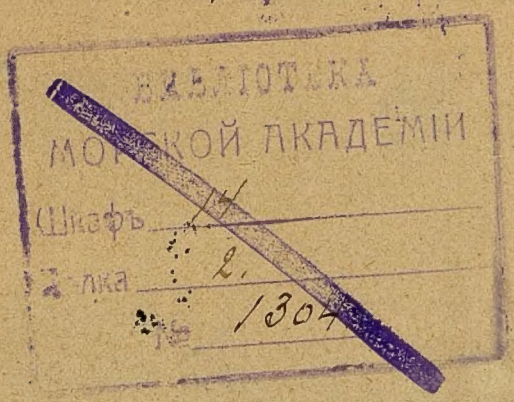
~~24450~~.

113922

Фунд. биб-ка Воен. Мор. Акад. РККА
ИМ. Т. ВОРОШИЛОВА



1951

II Да
К-47
27883

Редактировалъ авторъ.

Н. Л. Кладо.

Штатный преподаватель Николаевской морской академіи.

ПЕТРЪ АЛЕКСѢЕВИЧЪ
БИЗОБРАЗОВЪ

ОСНОВЫ СОВРЕМЕННАГО ВОЕННО-МОРСКАГО ДѢЛА.

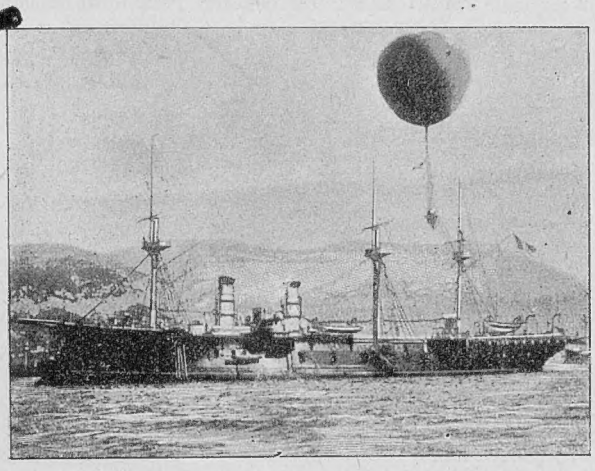
Популярныя сообщенія,

читанныя въ 1900 и 1901 г.г. въ Обществѣ Ревнителей Военныхъ Знаній въ С.-Петербургѣ и въ Вильнѣ.

Съ приложеніемъ статьи

О ПЕРЕВОЗКѢ ВОЙСКЪ МОРЕМЪ.

Инв. № 14173
Ф 113922
2



Изданіе Общества Ревнителей Военныхъ Знаній.

Военно-Морская Академія В.М.Ф.
АКАДЕМИЧЕСКАЯ БИБЛІОТЕКА
имени Тов. Ушакова

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Электро-типографія Н. Я. Стойковой, Шпалерная улица, домъ № 14.

1901.

К

II Д а 0

ВМА

Печатано на основаніи Примѣч. къ § 2 Уст. Общества Ревнителей Военныхъ Знаній.

6 (?)

ФУШ.

Передъ чтеніемъ слѣдуетъ исправить слѣдующія неточности печатанія, въ особенности тѣ, которыя означены звѣздочкой.

Стран.:	*Строка:*	*Напечатано:*	*Слѣдуетъ читать:*
9	3 сверху	карабляхъ	корабляхъ
10	11 снизу	карабль	корабль
*12	9 „	трактамъ	трактать
13	10 сверху	таранамъ	тараномъ
34	11 „	серій	серіей
*—	12 „	электрическихъ:	электрическихъ
*38	14 снизу	6″ $^{c}/_{m}$	6″ ($16^{c}/_{m}$)
*—	10 „	12″ $^{c}/_{m}$	12″ ($32^{c}/_{m}$)
*43	6 сверху	радикальное	радикальное;
45	3 снизу	они	онѣ
*46	6 „	одѣленій	отдѣленій
47	3 „	уничтожаніе	уничтоженіе
*48	12 сверху	*e*	*d*
51	7 „	мовой	вой
52	19 „	одинъ... былъ... защищенъ	одно.. было... защищено
*55	10 снизу	большимъ	бо̀льшимъ
*—	3 „	большую	бо̀льшую
56	2 „	риботы	работы
*60	16 „	камбуза	камбузъ
62	2 сверху	ин орвежскій	и норвежскій
64	20 „	отдѣлить	отдѣлять
*—	10 снизу	черт. 41	черт. 24
68	19 сверху	бытъ	быть
*—	15 снизу	35	25
*69	7 сверху	большихъ	бо̀льшихъ
73	10 снизу	„Sultau“	„Sultan“
—	9 „	компаніи	кампаніи
84	19 „	главнокамандующимъ	главнокомандующимъ
*87	12 сверху	шнурвала	штурвала
*—	13 снизу	вращающійся на концахъ того-же діаметра,	вращающійся, на концахъ того-же діаметра
*91	13 „	проницать	пронизать
*92	10 сверху	его	ихъ
94	1 „	стрѣлятъ	стрѣлять
—	17 „	они	онѣ

Стран.:	*Строка:*	*Напечатано:*	*Слѣдуетъ читать:*
97	10 сверху	однаго	одного
—	4 снизу	занятъ	занять
98	18 сверху	кормовый	кормовой
*104	13 снизу	употреблять	употребить
*105	15 „	такъ минами	такъ и минами
106	21 сверху	строю	строѣ
107	20 снизу	иротивуположной	противуположной
119	4 „	Боморзунда	Бомарзунда
120	9 „	„Moutauk“	„Montauk“
*123	11 „	черт. 83, 84 и 85)	(черт. 49 и 50, рис. 35)
*—	3 „	Черт. 83, 84, 85 и 88	Черт. 49 и 50, рис. 35 и 37
128	19 „	они... могутъ	она... можетъ
134	21 „	укрѣпленіямъ	укрѣпленіемъ
*138	14 „	повѣрить	повѣрять
*—	10 „	лишить	лишитъ
*143	18 сверху	разушить	разрушить
147	2 снизу	теченіе	теченіи
151	18 сверху	титула	титулы
152	17 снизу	повиноволась	повиновалась
153	1 сверху	добивались	добивалась
*156	21 снизу	Внѣшняя	„Внѣшняя
157	11 снизу	Обладатъ	Обладѣть
*158	4 „	подробнаго	подобнаго
*171	15 сверху	116	122
172	22 снизу	родится... противится	родиться... противно
174	3 „	ственый	ственный
182	6 сверху	витъ	вить
185	4 снизу	они создали	она создала
195	17 „	исторія	исторіи
215	17 „	мѣста	мѣстъ
226	7 „	жить	жилъ
228	1 сверху	был оперевезено	было перевезено
*230	16 снизу	224	227
238	2 сверху	дальнаго	дальняго
*240	9 „	15°R	12° R
*—	9 снизу	217	218—220

На черт. 22 пропущена буква *f*. Ее слѣдуетъ поставить противъ черной точки на серединѣ линіи *cd*.

Оглавленіе.

Стр.

Отъ автора V

Введеніе 1

Первое сообщеніе.

Боевыя средства современнаго флота.

I. **Историческій очеркъ развитія средствъ, употребляемыхъ въ морскомъ бою** 5

II. **Наступательныя средства корабля:**

1. Таранъ 16
2. Мина 18
3. Артиллерія 30

III. **Оборонительныя средства корабля** 43

IV. **Типы военныхъ судовъ** 55

V. **Организація эскадры и корабля** 77

Второе сообщеніе.

Бой на морѣ.

I. **Одиночный бой** 89

II. **Эскадренный бой** 105

III. **Минныя атаки** 110

IV. **Бой флота съ береговыми укрѣпленіями** 115

V. **Бой въ рѣкѣ** 146

Третье сообщеніе.

Значеніе морской силы.

I. **Роль флота въ различныхъ военныхъ операціяхъ:**

1. Понятіе о значеніи флота 149
2. Составъ военнаго флота 157
3. Подготовка къ войнѣ на морѣ 162
4. Стратегическое значеніе дѣйствій флота противъ береговыхъ укрѣпленій 166
5. Роль флота при перевозкѣ десанта 169

Стр.

6. Роль флота при оборонѣ береговъ 170
7. Роль флота при совмѣстныхъ его дѣйствіяхъ съ арміей . . 177
II. Элементы морскаго могущества. Морское могущество Англіи 182
III. Крейсерская война и международное право 191
Заключеніе 207

Приложенія 211

Приложеніе 1.

О перевозкѣ войскъ моремъ.

1. О транспортахъ 213
2. Посадка 232
3. Пребываніе десанта на транспортѣ 237
4. Пребываніе десанта на военномъ кораблѣ 240
5. Высадка 258

Приложеніе 2.

Краткая библіографія 263

Краткій конспектъ, таблицы и приложенія къ сообщеніямъ (стр. 1—22) 269

Желаніе Общества Ревнителей Военныхъ Знаній издать эту книжку къ извѣстному сроку заставило меня пожертвовать тщательностью работы въ пользу ея быстроты. Это особенно отозвалось на нѣкоторыхъ длиннотахъ и повтореніяхъ. Также именно вслѣдствіе этого я сохранилъ въ ней характеръ сообщеній, съ прямымъ обращеніемъ къ слушателямъ.

Затѣмъ, книжка эта представляетъ первый опытъ въ данномъ направленіи и уже по одному тому несомнѣнно имѣетъ много недостатковъ, которыхъ желательно избѣжать въ будущемъ и сдѣлать ее наиболѣе соотвѣтствующей той цѣли, для которой она предназначена,—знакомству съ флотомъ и его задачами какъ сухопутныхъ военныхъ, такъ и вообще всего русскаго общества.

Этой цѣли можно достигнуть только съ помощью самихъ-же читателей. Со стороны читателей-не моряковъ я жду указаній, какіе морскіе вопросы, ихъ интересующіе, не вошли въ эту книгу, и что въ изложеніи оказалось для нихъ не яснымъ. Читатели-моряки вѣроятно не откажутъ указать мнѣ, правильно-ли изложено то, что я, по своему крайнему разумѣнію, нашелъ нужнымъ помѣстить въ этой

книжкѣ. При всемъ желаніи, я не могъ совершенно обойти нѣкоторые спорные еще вопросы, и, если мнѣніе мое оказалось по нимъ ошибочнымъ, я надѣюсь, что мнѣ это будетъ основательно доказано. Понятно, съ какой глубокой благодарностью я прійму всѣ эти указанія, какой драгоцѣнный матеріалъ они представятъ для меня, для дальнѣйшей моей работы въ этомъ направленіи. Если-бы кто пожелалъ почтить меня письменнымъ изложеніемъ своего мнѣнія, прошу адресовать ихъ на мое имя въ Николаевскую Морскую Академію (С. П. Б., Вас. Остр., Николаевская набережная, 17).

Н. Кладо.

ВВЕДЕНІЕ.

Возрастающее значеніе морской силы.

Характерная черта расходовъ на военную силу за послѣдніе годы—это все бо̀льшая и бо̀льшая доля, удѣляемая изъ этихъ расходовъ на флотъ.

Не говоря уже объ Англіи, морской бюджетъ которой за 25 лѣтъ (съ 1872 по 1897 годъ) увеличился въ 18 разъ больше, нежели расходы на сухопутную силу, изъ таблицы № 1 (Конспектъ, стр. 6 [1]) явствуетъ, что за этотъ же промежутокъ времени Италія и Германія увеличили расходы на военный флотъ въ $2^1/2$ раза, а Россія—въ $3^1/2$ раза больше, чѣмъ на армію, и чѣмъ дальше, тѣмъ сравнительное это увеличеніе морского бюджета больше.

Такимъ образомъ, стремленіе владѣть внушительной морской силой ростетъ во всѣхъ странахъ, и благодаря этому о военномъ флотѣ въ послѣднее время много говорятъ, пишутъ и спорятъ, но къ сожалѣнію это часто соединено съ довольно смутнымъ представленіемъ о томъ, что-же представляетъ изъ себя военный флотъ. Это прямое послѣдствіе того, что слишкомъ уже долго вездѣ, за исключеніемъ конечно Англіи, морская сила была въ пренебреженіи, значеніе ея плохо сознавалось, а потому мало ею и интересовались. Такая забывчивость не осталась безнаказанной, и не мало жертвъ принесли, благодаря безсилію на морѣ, остальныя государства на алтарь вездѣсущихъ интересовъ Англіи.

Сухопутнымъ военнымъ необходимо быть знакомымъ съ флотомъ.

Понятно, что наибольшій спросъ на свѣдѣнія о военномъ флотѣ, наибо̀льшій интересъ ко флоту нарождается у военныхъ людей. Для нихъ не только любопытно знать что такое флотъ, но имъ существенно необходимо сознательно относиться ко всякой отрасли военной силы, чтобы, если она своя,—умѣть ее использовать или ей помогать, а если она чужая,—чтобы умѣть наилучшимъ образомъ съ ней бороться.

---

[1]) Конспектъ сообщеній, прочитанныхъ 23 и 28 Октября и 4 Ноября 1900 г. на 28, 29 и 30-омъ обыкновенныхъ общихъ собраніяхъ членовъ Общества ревнителей военныхъ знаній, приложенъ въ концѣ книги.

Цѣль сообщеній.

Удовлетворить, хотя-бы отчасти, по мѣрѣ силъ, этой потребности и составляетъ цѣль настоящихъ сообщеній въ собраніи членовъ общества ревнителей военныхъ знаній, которое собираетъ вмѣстѣ сухопутныхъ и моряковъ, чтобы дѣлиться другъ съ другомъ своими спеціальными знаніями, изучать другъ друга и такимъ образомъ составить едино тѣло и единъ духъ, что столь важнымъ считается всѣми великими военными людьми для всякой составленной изъ разнородныхъ частей военной силы.

Что именно нужно знать о флотѣ сухопутнымъ военнымъ.

Я не скрываю отъ себя трудности взятой на себя задачи, и первая трудность—это *о чемъ* говорить, чтобы вмѣстить въ рамки трехъ сообщеній именно то, что представляетъ наибо́льшій интересъ и существенную необходимость для сухопутныхъ военныхъ людей.

Всякій конечно пойметъ, что я не имѣю никакой возможности останавливаться на какихъ либо техническихъ деталяхъ и подробныхъ описаніяхъ матеріальной части,—это заняло-бы массу времени, да и нужно-ли это, хотя бы и казалось очень интересно? Едва-ли и придется сухопутному военному человѣку имѣть дѣло съ детальной технической стороной военно-морскаго дѣла.

Между тѣмъ имѣются вопросы, важность знакомства съ которыми, надо думать, неоспорима.

Напр., нуженъ-ли государству флотъ, и если нуженъ, то какой? Какая роль флота во время войны? Что отъ флота или извѣстной его части можно потребовать и ожидать, что онъ въ состояніи будетъ это выполнить, и какія требованія предъявлять ему было-бы безразсудно?

Вотъ это все, думается мнѣ, нужно, такъ какъ это все вопросы, въ рѣшеніи которыхъ будутъ участвовать и сухопутные военные люди, или какъ лица призванныя къ рѣшенію вопроса о наиболѣе цѣлесообразномъ составѣ военной силы государства, или какъ офицеры, командующіе такими частями войскъ, или въ нихъ состоящіе, которыя дѣйствуютъ совмѣстно съ флотомъ.

Сухопутный начальникъ можетъ имѣть подъ своей командой и морскія силы, и чѣмъ лучше онъ будетъ знакомъ со свойствами флота, тѣмъ лучше онъ съумѣетъ использовать его качества и прикрыть присущіе флоту недостатки; находясь при морскихъ силахъ, какъ подчиненный, онъ въ этомъ случаѣ лучше всего съумѣетъ имъ способствовать, будучи предоставленъ своей собственной иниціативѣ.

Форма изложенія сообщеній.

Этими соображеніями я и буду руководствоваться, на сколько это окажется доступнымъ моему разумѣнію, при выборѣ того, *о чемъ говорить.*

Второе затрудненіе, съ которымъ мнѣ приходится считаться—это *какъ* говорить? Я не такъ затруднялся-бы въ этомъ вопросѣ, если-бы точно зналъ, въ какой мѣрѣ распространены представленія о морскомъ дѣлѣ въ средѣ сухопутныхъ военныхъ, для которыхъ исключительно и предназначаются эти сообщенія,—но долженъ сказать откровенно—этого я не знаю.

Поэтому я остановился на томъ, что лучше растолковывать больше чѣмъ нужно, чѣмъ на одну іоту меньше. При этомъ я, конечно, рискую заслужить упрекъ, что веду изложеніе слишкомъ популярно, но я предпочитаю лучше подвергнуться этому риску, нежели, хотя-бы отчасти, остаться непонятымъ.

Повторяю еще разъ, сообщенія эти предназначаются исключительно для ознакомленія съ флотомъ сухопутныхъ военныхъ людей, и именно къ этой части собравшейся аудиторіи я считаю своимъ долгомъ примѣняться въ предметѣ и способѣ моего изложенія.

Желательно, чтобы съ этими сообщеніями ознакомились морскіе офицеры.

Морскіе офицеры, почтившіе своимъ присутствіемъ мои сообщенія [1]), должны быть готовы къ тому, что они здѣсь не услышатъ ровно ничего такого, что не было-бы имъ очень хорошо извѣстно; притомъ, часто ихъ будутъ нѣсколько коробить мои слишкомъ элементарныя объясненія и совсѣмъ не морскія выраженія, приспособленныя къ пониманію людей незнакомыхъ съ нашимъ спеціально морскимъ языкомъ. Да конечно не за этимъ и пришли сюда морскіе офицеры, интересъ которыхъ къ этимъ сообщеніямъ я объясняю совершенно иначе.

На мою долю выпала въ высокой степени отвѣтственная задача—познакомить наше военное общество съ флотомъ, со взглядами морскихъ офицеровъ и съ пріемами веденія войны на морѣ.

Флотъ долженъ знать, какъ я это дѣлаю, не ввожу-ли я невольно, по отсутствію достаточныхъ знаній и опыта, свою аудиторію въ заблужденіе, не распространяю-ли я въ средѣ, недостаточно знакомой съ дѣломъ, чтобы критически отнестись къ тому, что я говорю, крайнія единичныя мнѣнія, хотя и принадлежащія выдающимся морякамъ, но пока существующія лишь въ ихъ представленіи и не получившія практическаго осуществленія, или еще хуже,—не выдаю-ли я своихъ мнѣній, т. е. человѣка еще далеко не искушеннаго опытомъ долгой службы, за мнѣнія всего морского сословія?

Однимъ словомъ, флотъ долженъ знать, говорю-ли я *то*, что нужно, и *такъ*, какъ нужно.

[1]) А также тѣ, кому попадется въ руки эта книжка.

Я впередъ глубоко благодаренъ моимъ товарищамъ по оружію за ту критику, которой они конечно не замедлятъ подвергнуть мой первый опытъ въ этомъ направленіи. Критика эта для меня въ высокой степени цѣнна и въ другомъ отношеніи. Я имѣю честь читать курсъ морскаго дѣла будущимъ офицерамъ Генеральнаго Штаба и настоящія сообщенія представляютъ изъ себя краткое резюме именно этого курса. Очевидно поэтому, сколь я долженъ быть признателенъ морскимъ офицерамъ, которые возьмутъ на себя трудъ, своею опытностью и просвѣщенною критикою, помочь мнѣ поставить этотъ курсъ на надлежащую высоту.

Распредѣленіе матеріала по сообщеніямъ.

Сообщенія мои дѣлятся на три части. Въ первой — я изложу какими средствами для веденія боя на морѣ обладаетъ флотъ. Во второй — я перейду къ тому, какъ флотъ употребляетъ въ дѣло эти средства въ различныхъ случаяхъ морскаго боя. Такимъ образомъ, первыя два сообщенія будутъ носить чисто тактическій характеръ.

Третье сообщеніе будетъ посвящено нѣкоторымъ вопросамъ морской стратегіи. Здѣсь я остановлюсь на томъ, чѣмъ можно руководствоваться при разсчетѣ величины морской силы, какія задачи ставитъ себѣ флотъ на войнѣ, какова роль флота въ различныхъ военныхъ операціяхъ, напр. при совмѣстныхъ дѣйствіяхъ съ арміей, и наконецъ, какое вообще значеніе для государства имѣетъ морская сила.

Боевыя средства современнаго флота.

(1-е сообщеніе).

I. Историческій очеркъ развитія средствъ, употребляемыхъ въ морскомъ бою.

Подраздѣленіе средствъ морскаго боя.

Съ момента нарожденія боевыхъ столкновеній на водѣ, будь то на морѣ, на озерѣ или на рѣкѣ, и, внѣ зависимости отъ того, будутъ-ли то утлые челны или гиганты-броненосцы, средства для нанесенія вреда противнику, находящемуся на водѣ, естественнымъ путемъ должны подраздѣляться на двѣ, различающіяся по существу, категоріи.

Можно поражать людей и уничтожать оружіе противника—и на сухомъ пути это и есть единственный способъ нанесенія вреда врагу; но при борьбѣ на водѣ, можно еще разрушить вражескій корабль и такимъ образомъ предоставить раздѣлаться съ противникомъ морю.

Характерное отличіе одного изъ средствъ морскаго боя.

Второе средство уже спеціально морское и вытекаетъ изъ особенностей нашей обстановки: мы сражаемся на стихіи, которая готова ежеминутно, при малѣйшей нашей оплошности, насъ поглотить; подъ вами же земля, не представляющая для васъ ни малѣйшаго элемента опасности, а напротивъ иногда даже и элементъ защиты.

Вотъ эту существенную разницу между обстановкой борьбы на морѣ и на сушѣ надо всегда держать въ умѣ, разсуждая о средствахъ морскаго боя.

Теперь поставимъ себѣ вопросъ такъ—какое же изъ этихъ средствъ болѣе желательно использовать? И понятно мы отвѣтимъ—второе, такъ какъ оно безспорно проще и радикальнѣе. Если бы на сухомъ пути можно было-бы достигнуть того, чтобы земля поглотила непріятеля, стоитъ-ли изводить его съ дальнихъ дистанцій огнемъ и доканчивать дѣло штыкомъ?

Конечно, мы-бы и остановились только на этомъ второмъ средствѣ, но, какъ оно ни заманчиво, какъ, повидимому, ни просто, на самомъ дѣлѣ оказывается, что потопить современный корабль чрезвычайно трудно (дальше въ своемъ мѣстѣ я укажу почему); на столько трудно, что въ настоящее время приходится на это средство смотрѣть, лишь какъ на вспомогательное, а какъ на главное—на способы пораженія людей и истребленія ихъ оружія.

На морѣ, какъ и на сушѣ, главный объектъ дѣйствій—личный составъ.

Однако, потопленіе непріятельскаго корабля является столь заманчивымъ, что какъ только нарождается новое для этого средство, моряки всѣхъ странъ начинаютъ усиленно имъ увлекаться и начинаются попытки возвести это средство на первое мѣсто. Но до сихъ поръ всѣ такія попытки оканчивались неудачей, и въ результатѣ, на морѣ, какъ и на сушѣ, все-же, какъ главнымъ боевымъ элементомъ, такъ и главнымъ объектомъ дѣйствій является личный составъ, и разница у насъ съ вами лишь та, что намъ, въ извѣстной степени, доступно еще и другое средство боя; но является оно отнюдь не главнымъ, а лишь вспомогательнымъ.

Чтобы составить себѣ болѣе или менѣе ясное представленіе о средствахъ боя современнаго флота, надо, хотя бы въ самыхъ краткихъ чертахъ, знать, какъ развивались эти средства за все время существованія военныхъ флотовъ.

Происхожденіе военныхъ флотовъ.

Флотъ пошелъ съ сухопутья. Назначеніе первыхъ флотовъ, въ глубокой древности, состояло въ томъ, чтобы перевозить армію для высадки на непріятельскій берегъ; также напр. при движеніи армій вдоль морскаго берега, часть ихъ сажалась на корабли, чтобы охранять фланги и вотъ здѣсь, на флангахъ армій, и происходили часто морскія сраженія.

Древніе флоты были исключительно гребные.

Парусное искусство въ тѣ времена находилось въ младенческомъ состояніи и военные флоты были исключительно гребные.

Организація личнаго состава этихъ флотовъ, при ихъ возникновеніи, была чрезвычайно несовершенна. Такъ какъ на корабль смотрѣли только какъ на перевозочное средство, то находившіеся на немъ временно сухопутные военные ничего общаго съ этимъ кораблемъ не имѣли, являлись на водѣ совершенными новичками и начальникъ ихъ, бывшій въ то же время и командиромъ корабля, совершенно не зналъ, какъ съ этимъ кораблемъ слѣдуетъ управляться. Для этого существовалъ другой личный составъ—кормчіе и гребцы, которые въ свою очередь имѣли тотъ недостатокъ, что были люди не военные.

Недостатокъ организаціи личнаго состава первыхъ гребныхъ флотовъ.

Такая двойственность личнаго состава военнаго корабля была конечно неестественна и не могла не отразиться на достоинствѣ

его, какъ боевой единицы. Это похоже на то, какъ если-бы вы себѣ представили такую организацію кавалеріи: на конѣ сидятъ двое; одинъ—прекрасный ѣздокъ, но человѣкъ не военный, а другой—не умѣющій управлять конемъ, а обученный лишь владѣть оружіемъ. Не правда-ли, жалкая это была-бы кавалерія, и дѣйствительно далекъ былъ вначалѣ отъ совершенства и древній флотъ.

Очевидно, сухопутные военные люди, главенствовавшіе на кораблѣ, старались приспособить морской бой къ знакомымъ имъ условіямъ, т. е. къ сраженію грудь съ грудью, такъ какъ всѣ метательныя средства были очень несовершенны. Поэтому въ морскихъ сраженіяхъ того времени царилъ абордажъ, т. е. корабли стремились сцѣпиться другъ съ другомъ, чтобы завязать рукопашный бой на ихъ палубахъ.

Вліяніе сухопутныхъ военныхъ во флотѣ сказалось тѣмъ, что въ морскихъ сраженіяхъ царитъ абордажъ.

Понемногу сухопутные военные, поплававши на судахъ, присмотрѣлись къ управленію кораблемъ, взяли это дѣло въ свои руки, сбросивши свою неестественную зависимость отъ кормчихъ, и получилось то, что мы называемъ военными моряками, т. е. люди, какъ обученные военному дѣлу, такъ и привычные управлять кораблемъ.

Такіе люди уже были способны ближе присмотрѣться къ морской обстановкѣ и разработать и соотвѣтственные пріемы боя. Въ древнихъ флотахъ это выразилось тѣмъ, что абордажныя схватки уступили мѣсто такъ называемому таранному бою, цѣль котораго состояла въ томъ, чтобы ударить носомъ своего корабля въ бокъ корабля противника и тѣмъ его потопить; это было гораздо проще и дѣйствительнѣе абордажа, до котораго противникъ и не допускался, если удавалось ему нанести таранный ударъ.

Когда сухопутные военные превратились въ военныхъ моряковъ, первое мѣсто среди средствъ морского боя занялъ таранъ.

Обстановка для такого боя въ тѣ времена была очень благопріятная, такъ какъ корабли были такой слабой постройки, что достаточно было не особенно сильно ударить корабль въ бокъ, чтобы онъ развалился.

Правда, для нанесенія таранаго удара необходима была ловкость и быстрота въ маневрированіи, возможность свободно передвигаться по всѣмъ направленіямъ, но это было и достижимо, такъ какъ суда были гребныя и ими управляли военные моряки, т. е. люди, сознававшіе смыслъ каждаго движенія корабля.

Военные моряки разработали и типъ военнаго корабля, стараясь приспособить его наилучшимъ образомъ именно для таранаго боя, который, согласно съ обстановкой того времени, являлся наивыгоднѣйшимъ.

Усовершенствованіе личнаго состава повело за собою созданіе

устойчиваго типа корабля, морской тактики и морской стратегіи.

Чтобы легче нанести таранный ударъ, надо быстро ходить и быстро поворачиваться. Для достиженія перваго качества надо было увеличить число гребцовъ, а для втораго—имѣть судно сравнительно широкое и недлинное; но малая длина не позволяла имѣть достаточнаго числа гребцовъ, а потому ихъ начали располагать въ нѣсколько этажей—одинъ рядъ надъ другимъ; однако, въ увеличеніи числа рядовъ гребцовъ нельзя было идти очень далеко, такъ какъ весло верхнихъ гребцовъ становилось на столько длинно и тяжело, что человѣку не подъ силу было съ нимъ справляться. Такимъ образомъ изъ соединенія всѣхъ этихъ условій создался наилучшій типъ военнаго корабля древнихъ, такъ называемая трирема, т. е. корабль съ тремя рядами гребцовъ (VI—V в. до Р. Х.).

Когда былъ выработанъ типъ военнаго корабля и опредѣлилось, какое изъ боевыхъ средствъ (абордажъ, метательныя машины, таранъ)—въ то время таранъ—должно занять первенствующее мѣсто въ бою, тактика, т. е. искусство примѣнять имѣемыя средства къ дѣлу, пошла впередъ быстрыми шагами [1]).

Иначе говоря, правильный и опредѣленный, не шатающійся, взглядъ на роль всѣхъ имѣвшихся боевыхъ средствъ, привелъ къ устойчивости типа корабля и къ развитію тактики. Но непремѣннымъ условіемъ, для полученія этого правильнаго и опредѣленнаго взгляда, является существованіе настоящихъ военныхъ моряковъ, т. е. правильная организація личнаго состава. Взглядъ этотъ не могли себѣ выработать сухопутные военные, посаженные на корабли, не понимающіе морской обстановки; точно также не могли его выработать моряки, умѣвшіе лишь управлять кораблями, но не военные по профессіи.

Замѣчательно, что въ описываемый періодъ исчезаетъ чисто подчиненная роль флота, служившаго до тѣхъ поръ лишь перевозочнымъ средствомъ, или пристегнутаго къ движеніямъ арміи по берегу. Флотъ получаетъ самостоятельность, преслѣдуетъ свою особую цѣль—обладаніе извѣстной частью воднаго пространства; помогая той-же арміи, онъ передвигается уже самостоятельно, онъ стремится къ достиженію единой съ ней цѣли, но только своими особыми, приспособленными къ морской обстановкѣ, средствами, и въ результатѣ помощь его арміи является болѣе могу-

[1]) Въ началѣ V-го в. до Р. Х. морскія сраженія еще представляли изъ себя полнѣйшій хаосъ, но уже въ концѣ этого вѣка Ѳемистоклъ, благодаря своему тактическому искусству, выигралъ сраженія при Артемизіумѣ и при Саламинѣ. Впродолженіи Пелопонезскихъ войнъ тактическое искусство гребныхъ флотовъ достигло полнаго расцвѣта.

чей и плодотворной [1]). Такимъ образомъ, намѣчается особая *морская* стратегія.

Появленіе и усовершенствованіе артиллеріи уничтожаетъ таранъ, умаляетъ значеніе абордажа и способствуетъ преобразованію военнаго флота изъ гребнаго въ парусный.

Въ XIV ст. по Р. Х. на корабляхъ появляется артиллерія и черезъ 200 лѣтъ достигаетъ извѣстной степени совершенства. При этомъ артиллерія главнымъ образомъ была дѣйствительна лишь противъ надводныхъ частей корабля, такъ какъ подводная часть прекрасно защищалась слоемъ воды, черезъ которую снаряды, въ особенности въ тѣ времена, проникали съ большимъ трудомъ. Если-же и случалось ядру пробить подводную часть неглубоко подъ водой, пробоина была настолько мала, что ничего не стоило ее заткнуть деревянной пробкой или забить свинцовымъ листомъ или кожей; такой матеріалъ для задѣлки пробоинъ имѣлся на корабляхъ того времени въ полной готовности въ различныхъ частяхъ корабля.

Артиллерія не способна была потопить деревянный корабль.

И дѣйствительно, за все время существованія деревянныхъ судовъ, потопленіе корабля, отъ дѣйствія артиллеріи, является рѣдкимъ исключеніемъ.

Однако, не смотря на такое свое безсиліе противъ подводной части корабля, благодаря возможности поражать личный составъ на разстояніи, артиллерія почти совершенно уничтожила тарань и значительно умалила значеніе абордажа. Вліяніе артиллеріи на тарань сказалось гораздо сильнѣе, чѣмъ на абордажъ, вслѣдствіе того, что маневрированіе для абордажа проще и скорѣе, а потому и времени для дѣйствія артиллеріи является меньше. Въ какомъ-бы положеніи не сцѣпились корабли, абордажъ былъ возможенъ; для нанесенія-же дѣйствительнаго таранаго удара надо было ударить противника подъ угломъ близкимъ къ прямому, ударить его съ извѣстной силой (съ теченіемъ времени корабли стали строиться гораздо крѣпче), а потому маневрированіе было сложнѣе и требовало больше времени, такъ какъ иногда только послѣ нѣсколькихъ попытокъ удавался настоящій ударъ; а за это время огнестрѣльное оружіе поспѣвало произвести такія опустошенія въ личномъ составѣ таранящаго, въ его движущей силѣ—въ гребцахъ, что пришлось отказаться отъ такого способа боя, какъ обычнаго и первенствующаго.

Наконецъ, развитіе артиллеріи подорвало значеніе и гребнаго флота и способствовало преобразованію его въ парусный. На греб-

[1]) Во время нашествія персовъ на Грецію, флоты противниковъ изображали лишь части арміи, посаженныя на суда. Въ Пелопонезскихъ войнахъ флотъ уже дѣйствуетъ присущими ему способами, не будучи привязанъ къ арміи.

помъ кораблѣ единственное мѣсто для артиллеріи — носъ, такъ какъ почти вся его длина занята гребцами и веслами; чтобы увеличить количество артиллеріи, къ чему конечно стремились при увеличеніи могущества этого оружія, надо было занять подъ артиллерію и бока корабля, а слѣдовательно уничтожить весла; притомъ, тяжесть артиллеріи требовала такого увеличенія размѣровъ корабля, что двигаться свободно и быстро посредствомъ веселъ онъ уже не могъ.

Съ тактической точки зрѣнія, уничтоженіе веселъ и переходъ къ парусамъ не представлялъ въ это время особой потери. Дѣйствительно, пока главнымъ оружіемъ былъ таранъ, парусный двигатель не имѣлъ мѣста на военныхъ корабляхъ, такъ какъ для дѣйствія тараномъ надо имѣть возможность свободно и быстро передвигаться по всѣмъ направленіямъ, чего паруса не допускаютъ; артиллерія-же можетъ мириться съ недостаточной свободой движенія.

Парусный флотъ переживаетъ тѣже фазисы развитія, что и гребной.

Замѣчательно, что вновь народившійся парусный флотъ, въ своемъ дальнѣйшемъ развитіи, переживаетъ точь въ точь тѣ-же фазы, что и уступившій ему свое мѣсто старый гребной флотъ. Положимъ, парусные флоты появляются главнымъ образомъ у такихъ государствъ (Франція, Англія), которыя до тѣхъ поръ почти не имѣли военнаго флота, но были парусные флоты и у старыхъ морскихъ государствъ (Испанія, Венеція).

Парусные корабли были сначала конечно очень несовершенны и опять ихъ считали годными лишь для перевозки войскъ моремъ. Въ то время, какъ гребныя суда строились спеціально для военныхъ цѣлей, имѣли особо обученный личный составъ и управлялись морскими офицерами, парусныя суда нанимались у купцовъ, на нихъ ставилась артиллерія и управлялъ кораблемъ и парусами его прежній коммерческій капитанъ со своими матросами, а въ видѣ боеваго элемента на карабль сажали извѣстное количество сухопутныхъ войскъ и сухопутный офицеръ—ихъ начальникъ,—дѣлался вмѣстѣ съ тѣмъ и командиромъ корабля [1]).

Результатъ получился тотъ-же, что и въ соотвѣтствующій періодъ существованія гребнаго флота. Вслѣдствіе двойственности личнаго состава, изъ котораго одна часть не имѣетъ представленія объ управленіи кораблемъ, а другая вполнѣ невѣжественна въ военномъ дѣлѣ, некому было установить правильный взглядъ

[1]) Обычай назначать на парусные корабли солдатъ и сухопутныхъ офицеровъ сохранился долго и послѣ того, какъ начали строиться спеціально военные парусные корабли.

на роль каждаго средства боя, выработать раціональный типъ боеваго корабля, примѣниться къ обстановкѣ боя подъ парусами и разработать соотвѣтствующіе тактическіе пріемы.

Стрѣлять съ качающейся платформы непривычно для сухопутныхъ военныхъ, ихъ невольно тянетъ къ привычному способу боя—къ схваткѣ грудь съ грудью, и опять абордажъ получаетъ первенствующее значеніе въ морскихъ бояхъ того времени (XV и XVI в. по Р. Х.).

Опять понемногу организуется настоящій личный составъ для кораблей — военные моряки, что сейчасъ-же отражается на развитіи паруснаго флота.

Военные моряки быстро приходятъ къ убѣжденію, что абордажъ—это слишкомъ грубый, слишкомъ примитивный способъ боя, слишкомъ зависящій отъ случайностей, годный лишь на то, чтобы прикончить рѣшительнымъ ударомъ уже совершенно ослабленнаго противника, что при такомъ способѣ совершенно не использовано искусство въ маневрированіи, имѣя въ рукахъ столь подвижный инструментъ, какъ корабль.

Однако новые взгляды прививались не такъ легко и нуженъ былъ кровавый урокъ для того чтобы представители старыхъ взглядовъ отрѣшились отъ своихъ заблужденій. Такой урокъ былъ данъ англичанами испанцамъ въ 1588 году.

Пресловутая „Непобѣдимая Армада", отправленная въ этомъ году испанцами для покоренія Англіи, служила яркимъ образчикомъ старыхъ взглядовъ на организацію флота. Командовалъ Армадой Герцогъ Медина Сидонія, никогда до тѣхъ поръ въ морѣ не бывавшій, почти всѣми кораблями командовали сухопутные офицеры и самые корабли были наполнены солдатами, предназначенными для абордажнаго боя, на могущество котораго твердо расчитывали испанцы, которыхъ солдаты дѣйствительно въ то время были лучшіе въ Европѣ. Корабли также были всецѣло приспособлены для абордажа: борты ихъ были высоки, чтобы легче перескакивать на непріятельскую палубу, но изъ за этого корабли парусили своими кузовами и плохо маневрировали подъ парусами; амбразуры (порта) для пушекъ были узки, чтобы защитить до момента абордажной схватки многочисленныхъ солдатъ отъ ружейнаго огня противника, хотя это сильно ограничивало углы обстрѣла орудій; артиллеристы были пріучены стрѣлять по непріятельскимъ мачтамъ, чтобы не дать противнику возможности уклониться отъ сцѣпленія на абордажъ, но попадать въ мачты было гораздо труднѣе и, благодаря этому, непріятельскій личный составъ имѣлъ сравнительно незначительныя потери; притомъ во-

обще артиллерія испанцевъ была плохая и стрѣляли они плохо, да и мало надѣялись на свою артиллерію, и называли ее оружіемъ „неблагороднымъ", годнымъ лишь на то, чтобы завязать бой; наконецъ, многочисленныя войска заполняли палубы и мѣшали управленію парусами и дѣйствію артиллеріи.

Когда въ парусномъ флотѣ военные моряки замѣнили сухопутныхъ военныхъ, первое мѣсто въ морскомъ боюзаняла, вмѣсто абордажа, артиллерія.

Англійскій флотъ былъ организованъ совершенно иначе. Англичане уже носпѣли образовать довольно многочисленный контингентъ военныхъ моряковъ и, благодаря имъ, англійскіе корабли были лучшей постройки, легче на ходу и на первый планъ была поставлена артиллерія, болѣе совершенная и сильная, нежели у испанцевъ; напр. англичане стрѣляли изъ своихъ пушекъ въ три раза скорѣе нежели испанцы, именно благодаря выучкѣ экипажей, привыкшихъ стрѣлять съ качающейся платформы; стрѣляли они въ корпусъ и такимъ образомъ разрушали непріятельскіе корабли и уничтожали ихъ личный составъ и пушки.

Разницу въ организаціи испанскихъ и англійскихъ кораблей показываютъ слѣдующія цифры [1]): на самомъ большомъ (1.000 тоннъ) испанскомъ кораблѣ „San Martin" было 177 матросовъ и 300 солдатъ, а на самомъ большомъ англійскомъ (800 тоннъ) „Arc"—300 матросовъ и 125 солдатъ.

Въ результатѣ—полное пораженіе Армады, благодаря тому, что испанцамъ такъ ни разу и не удалось добраться до англичанъ и пустить въ дѣло абордажъ; тѣ, пользуясь лучшимъ ходомъ и маневрированіемъ, не подпускали ихъ близко и избили издали своей болѣе совершенной артиллеріей.

Здѣсь артиллерія окончательно побѣдила абордажъ и заняла первенствующее мѣсто въ ряду средствъ морскаго боя.

Такимъ образомъ опредѣляется главный родъ оружія, устанавливается на него правильный взглядъ, и послѣ этого мы видимъ (начиная со второй половины XVII столѣтія), что быстро вырабатывается устойчивый типъ военнаго корабля (линейный корабль) и широкое развитіе получаетъ искусство морской тактики (первый трактамъ по тактикѣ парусныхъ флотовъ появляется въ концѣ XVII столѣтія). Вмѣстѣ съ тѣмъ, какъ и въ соотвѣтствующій періодъ развитія гребныхъ флотовъ, получаетъ право гражданства и морская стратегія (середина XVII столѣтія): флоты перестаютъ быть простымъ перевозочнымъ средствомъ для арміи и преслѣдуютъ свою спеціальную цѣль—обладаніе моремъ.

Съ появленіемъ паровыхъ броне-

Съ появленіемъ паровыхъ двигателей, пригодныхъ для большихъ судовъ (1845 г.), корабль получаетъ возможность свободно

[1]) Морской сборн. 1900 г. № 4 стр. 113.

передвигаться по всѣмъ направленіямъ, а вскорѣ затѣмъ появившаяся броня (1855 г.) временно ослабляетъ артиллерію, которая оказывается застигнутою врасплохъ (Кинбурнъ). Такимъ образомъ создается самая благопріятная почва для возрожденія главнаго оружія древнихъ—тарана, и дѣйствительно онъ не замедлилъ появиться (1861 г.). Вмѣстѣ съ тараномъ нарождается новое оружіе, мина, которая, также какъ и таранъ, имѣетъ цѣлью потопить корабль, дѣйствуя противъ подводной его части, и при временной слабости артиллеріи замѣчается среди моряковъ всѣхъ странъ неномѣрное увлеченіе, сначала таранамъ, а потомъ миной, т. е. тѣми средствами, которыя ведутъ къ потопленію корабля. Однако артиллерія быстро оправляется отъ понесенной неудачи и вступаетъ въ жестокое и небезуспѣшное состязаніе съ броней. Первый броненосный корабль „La Gloire“ (черт. 1) былъ весь покрытъ 4½ дюйм. броней (Франц. 1859 г.) и артиллерія того времени была безсильна противъ этой брони. Однако съ увеличеніемъ силы артиллеріи приходилось на столько утолщать броню, что корабль уже не въ состояніи былъ вынести ея тяжести и тогда начали покрывать броней, хотя и болѣе толстой, но только наиболѣе важныя части корабля, и наконецъ дошли въ этомъ направленіи до крайности, чего яркимъ образчикомъ является итальянскій броненосецъ (1880 г.) „Italia“ (черт. 2): онъ почти весь открытъ, но за то маленькіе кусочки брони громадной толщины (16—20 дюймовъ) прикрываютъ четыре его большихъ орудія, колодезь для подачи къ нимъ боевыхъ припасовъ и паровые котлы.

носныхъ флотовъ возраждается таранъ.

Появленіе мины.

Увлеченіе тараномъ и миной.

Борьба артиллеріи съ броней.

Артиллерія, которая достигла этого результата путемъ увеличенія калибра, за что она заплатила уменьшеніемъ числа орудій на кораблѣ, должна была-бы здѣсь остановиться и обратить всю свою силу на то, чтобы поражать незащищенныя части корабля, которыхъ оказалось такъ много. Для этого слѣдовало уменьшить калибры и увеличить число орудій; но артиллерія увлекается и гонится за тѣмъ, чтобы все таки пробить и эти небольшіе куски толстой брони и такимъ образомъ, повредивъ важную часть корабля, однимъ ударомъ вывести его изъ строя. Увлеченіе это совершенно того-же рода, что и увлеченіе тараномъ и миной, о которомъ я упоминалъ выше,—все та-же заманчивая и вмѣстѣ съ тѣмъ постоянно обманутая надежда раздѣлаться съ противникомъ однимъ ударомъ, потопивъ или обезсиливъ его корабль.

Увлеченіе артиллеріей въ смыслѣ желанія приспособить ее главнымъ образомъ для потопленія корабля.

Въ артиллеріи это выразилось тѣмъ, что орудія достигли чудовищнаго калибра и вѣса (18 дюймовъ, вѣсъ орудія безъ станка — 6.510 пудовъ), но надежда на то, чтобы можно было однимъ уда-

ромъ утопить корабль, не сбылась: это оказалось гораздо труднѣе чѣмъ думали. Теперь не буду останавливаться на томъ, почему это такъ, въ виду того, что дальше мнѣ придется еще подробно говорить объ этомъ.

Когда прошло увлеченіе исключительно крупными калибрами, артиллерія заняла первое мѣсто среди средствъ морскаго боя.

Тогда артиллерія обратилась къ естественной и доступной для нея задачѣ—поражать все то, что находится выше воды, и главнымъ образомъ личный составъ. Для достиженія этой цѣли не столь важна сила каждаго снаряда, сколько число попавшихъ снарядовъ. Достигнуто это было увеличеніемъ числа орудій и ихъ скорострѣльности, для чего понадобилось отказаться отъ исключительно большихъ пушекъ.

Такимъ образомъ правильный взглядъ на роль артиллеріи, т. е. убѣжденіе, что главная ея цѣль—не потопленіе корабля, а пораженіе личнаго состава, привелъ къ паденію крупныхъ калибровъ и къ занятію артиллеріей первенствующаго положенія среди средствъ морскаго боя. Мина, и въ особенности тарань, отошли на задній планъ, такъ какъ нѣтъ возможности къ нимъ прибѣгнуть, не ослабивши предварительно своимъ огнемъ артиллерію противника, если она многочисленна и быстро стрѣляетъ.

Пока продолжалась борьба между различными типами оружія, пока не установился опредѣленный правильный взглядъ на относительную роль каждаго изъ нихъ, очевидно не могли установиться и типы военныхъ кораблей, такъ какъ корабли должны были примѣняться къ тому оружію, которое въ извѣстный моментъ считалось главнымъ; и къ существующимъ взглядамъ на способъ его примѣненія.

Увлеченіе морскихъ офицеровъ техникой въ ущербъ тактикѣ.

Въ періодъ развитія паровыхъ броненосныхъ флотовъ нельзя указать столь рѣзкую аномалію въ организаціи личнаго состава, которая была-бы повинна въ этой неустойчивости взглядовъ, какъ это было, сначала въ періодъ гребныхъ, а затѣмъ—парусныхъ флотовъ. Но вліяніе личнаго состава сказалось и здѣсь. Преобразованіе паруснаго флота въ паровой, а затѣмъ въ броненосный, совершилось очень быстро, подъ вліяніемъ гигантскихъ шаговъ, которыми шла въ это время техника. Военные моряки были прямо ослѣплены этимъ блестящимъ прогрессомъ, этимъ колоссальнымъ развитіемъ техники и, будучи увлечены ею, т. е. вѣрнѣе, технической частью оружія, ослабили свое вниманіе къ болѣе важной сторонѣ дѣла—къ тактической. Дошло до того, что морскіе офицеры вычеркнули изъ своихъ понятій слова—тактика, стратегія,—все это заслонялось техникой, которой только одной и поклонялись.

Однако, какъ и слѣдовало ожидать, угаръ этотъ скоро прошелъ, техника въ представленіи морскихъ офицеровъ заняла

подобающее ей подчиненное положеніе, и они обратились къ изученію и развитію тактической стороны военно—морскаго дѣла [1]).

Это въ свою очередь повело къ выработкѣ правильнаго взгляда на относительную роль всѣхъ средствъ морскаго боя, и какъ слѣдствіе явились — разработка типовъ военныхъ судовъ, устойчивость этихъ типовъ, [2]) и широкое развитіе и разработка морской тактики.

Оно и естественно: когда оружіе отковано и отточено, и является увѣренность, что это оружіе именно то, какое нужно, начинаютъ думать о томъ, какъ употреблять это оружіе въ дѣло, въ различныхъ случаяхъ войны на морѣ.

Къ описанію этого оружія мы теперь и обратимся.

[1]) Поворотъ въ этомъ направленіи сдѣлался очень замѣтнымъ около десяти лѣтъ тому назадъ.

[2]) Какъ выработывался и именно въ послѣднее десятилѣтіе сдѣлался устойчивымъ типъ англійскаго эскадреннаго броненосца, видно изъ нижеслѣдующей таблицы.

1 тонна=62 пуд.

	Годъ спуска на воду.	Вѣсъ корабля (водоизмѣщеніе) въ тоннахъ.	Число и калибръ крупныхъ орудій, предназначен. для потопленія корабля.	Число и калибры орудій среднихъ калибровъ, предназначенныхъ для пораженія личнаго состава.
Northumberland .	1868	10.780	—	7—9″, 20—8″ } всего 29 1—6″. 1—5″ }
Inflexible.	1881	11.880	4—16″	нѣтъ.
Camperdown . . .	1889	10.600	4—13½″	6—6″
Royal Sovereign. .	1892	14.150	4—13½″	10—6″ скоростр.
Majestic	1895	14.900	4—12″	12—6″ } скоростр. 18—3″ }
Irresistible. . . .	еще не спущенъ.	15.000	4—12″	12—6″ } скоростр. 18—3″ }

Такимъ образомъ за послѣдніе шесть лѣтъ типъ эскадреннаго броненосца не измѣнился, тогда какъ передъ этимъ онъ сильно колебался.

II. Наступательныя средства корабля [1]).

1. Тарань.

По своему разрушительному дѣйствію тарань—самое грозное средство современнаго боя.

Тарань это выдающаяся подъ водой часть носа военнаго корабля, болѣе прочно построенная, нежели другія части. Назначеніе тарана—топить непріятельскій корабль, повредивъ его подводную часть. При правильномъ ударѣ тараномъ обыкновенно получается громадная подводная пробоина, на столько серьезная, что никакія имѣемыя въ настоящее время средства не могутъ спасти корабль отъ потопленія. Въ этомъ достаточно насъ убѣдили результаты случайныхъ столкновеній судовъ въ мирное время, не смотря на то, что тутъ, конечно, принимаются всѣ мѣры, чтобы ослабить ударъ; въ бою-же хорошо нанесенный ударъ непремѣнно окажется смертеленъ для потарапеннаго

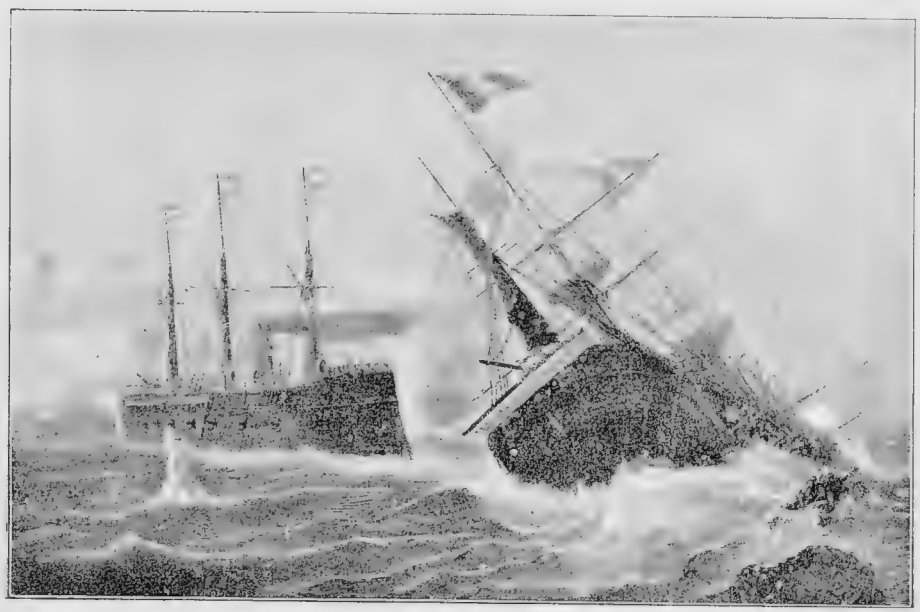


Рис. 1. Итальянскій фрегатъ „Re d'Italia“ тонетъ вслѣдствіе удара тараномъ, нанесеннаго ему австрійскимъ фрегатомъ „Ferdinand Max“ въ сраженіи при Лиссѣ (1866 г.).

[1]) См. Конспектъ, стр. 4, схема № 1.

корабля. Напримѣръ, въ сраженіи при островѣ Лиссѣ (черт. 3 и рис. 1), австрійскій фрегатъ „Ferdinand Max“ съ полнаго хода ударилъ тараномъ перпендикулярно въ бортъ итальянскій фрегатъ „Re d'Italia“, находившійся въ этотъ моментъ безъ движенія. На чертежѣ (№ 3) показано, до которыхъ поръ врѣзался внутро таранъ; площадь пробоины оказалась въ 136,4 кв. фута и черезъ двѣ минуты итальянскій фрегатъ скрылся подъ водой, причемъ, погибло больше 400 человѣкъ изъ его экипажа.

Однако, не смотря на огромную свою разрушительную силу, таранъ занимаетъ не первое, а послѣднее мѣсто среди средствъ современнаго морскаго боя, и вполнѣ понятно отчего.

Расчитать ударъ тараномъ очень трудно.

Прежде всего очень трудно попасть тараномъ въ непріятельскій корабль, такъ какъ приходится гоняться за цѣлью, которая двигается приблизительно съ такою-же скоростью, какъ и корабль, желающій таранить. На практикѣ, оказывается, надо имѣть значительное преимущество въ скорости (4—6 узловъ) [1]) передъ противникомъ, чтобы имѣть надежду его ударить тараномъ.

Затѣмъ раіонъ дѣйствія тарана очень ограниченъ, такъ какъ надо подойти вплотную къ противнику, и раньше выдержать огонь его артиллеріи и подвергнуться дѣйствію его минъ; а потому надежда добраться до него достаточно цѣлымъ, чтобы еще имѣть возможность таранить, очень слаба.

Наконецъ, таранный ударъ тогда только будетъ дѣйствителенъ, если онъ будетъ нанесенъ правильно, т. е. по направленію, близкому къ нормальному; при косвенномъ ударѣ онъ легко можетъ остаться безрезультатнымъ.

Между тѣмъ расчитать таранный ударъ чрезвычайно трудно, такъ какъ надо принимать въ расчетъ движеніе противника, которое надо опредѣлить во-первыхъ на глазъ, а во-вторыхъ, даже если оно и хорошо угадано, въ каждый моментъ оно можетъ измѣниться.

Но въ то-же время промахъ очень опасенъ, и тѣмъ онъ опаснѣе, чѣмъ точнѣе былъ сдѣланъ расчетъ. Положимъ, вы мѣтите какъ разъ въ середину длины непріятельскаго корабля; даже при ходѣ только въ 12 узловъ (современные эскадренные броненосцы имѣютъ 18 и 19 узловъ хода) корабль проходитъ половину своей длины (200 футъ) въ 10 секундъ. Такимъ образомъ, если вы ошибетесь въ вашемъ расчетѣ на половину длины непріятельскаго корабля, или во времени на 10 секундъ, вы попадете или подъ его таранъ, или пройдете подъ самой кормой и подвергнетесь вѣрному попаданію его кормовой мины. Эта опасность по-

[1]) Говорятъ что корабль имѣетъ 1 узелъ хода, если онъ проходитъ въ часъ $1^3/_4$ версты или 1 морскую милю.

Военно-Морская Академія В.М.Ф.
АКАДЕМИЧЕСКАЯ

нятно тѣмъ меньше, чѣмъ больше ошибка въ расчетѣ, такъ какъ въ этомъ случаѣ вы пройдете далеко передъ носомъ или за кормой противника.

Какъ неудачный, такъ и удачный таранный ударъ можетъ быть очень опасенъ для самого себя.

Но даже если и удается нанести хорошій, т. е. близкій къ нормальному, таранный ударъ, но противникъ находится въ движеніи, является опасность свернуть себѣ на сторону таранъ и потонуть самому; опасность эта тѣмъ больше, чѣмъ нормальнѣе, т. е. лучше таранный ударъ. Наконецъ, въ эскадренномъ бою, корабль, которому удалось потаранить одинъ изъ непріятельскихъ кораблей, надолго лишается хода и въ это время подвергается большой опасности—быть протараненнымъ сосѣдними непріятельскими кораблями.

Выгодно таранить только обезсиленнаго, лишеннаго подвижности, противника.

Въ результатѣ, въ виду трудности нанести таранный ударъ, и опасности удара для себя самого, надо придти къ выводу, что выгодно таранить только тогда, когда противникъ лишенъ возможности двигаться и управляться; но на это, какъ мы увидимъ ниже, очень мало надежды при современныхъ средствахъ защиты двигателя корабля.

Исторія цѣлымъ рядомъ примѣровъ (одинъ изъ нихъ приведенъ выше—Лисса) вполнѣ подтверждаетъ, что только при такихъ условіяхъ и удавались таранные удары.

Не смотря на громадную разрушительную силу, таранъ занимаетъ послѣднее мѣсто среди средствъ морскаго боя.

Вотъ все это и приводитъ къ заключенію, что таранъ никакъ не можетъ быть главнымъ средствомъ морскаго боя, и, кромѣ исключительныхъ случаевъ, годится только для того, чтобы нанести окончательный ударъ противнику, артиллерія котораго ослаблена, мины уничтожены и который лишенъ возможности двигаться и поворачиваться.

2. Мина.

Мины раздѣляются на наступательныя и оборонительныя.

На кораблях имѣются двоякаго рода мины: наступательныя, которыми стрѣляютъ въ противника съ извѣстнаго разстоянія, и оборонительныя, которыя ставятся съ корабля на опредѣленное мѣсто и противникъ долженъ самъ на нихъ наткнуться. Наиболѣе распространенный типъ наступательной мины—это такъ называемая самодвижущаяся мина Уайтхеда.

Описаніе самодвижущейся мины Уайтхеда современнаго образца.

По наружному виду [1]) (черт. 4) она имѣетъ форму сигары, съ переднею оконечностью гораздо болѣе тупой, чѣмъ задняя. Въ разрѣзѣ она круглая, причемъ наибольшій діаметръ равенъ 18 дюймамъ, при общей длинѣ мины въ 18 футъ. На концѣ,

[1]) Описаніе мины относится къ новѣйшему ея образцу.

одинъ сзади другого, помѣщаются два винта *a*, которые двигаютъ мину и придаютъ ей скорость, достигающую до 32 узловъ (56 верстъ) въ часъ; но въ среднемъ, на практикѣ, считаютъ скорость мины около 30 узловъ. Вокругъ винтовъ расположены четыре плавника—два вертикальныхъ *b* и два горизонтальныхъ *c*; въ плавникахъ устроены вертикальные и горизонтальные рули, посредствомъ которыхъ можно заставить мину поворачиваться вправо и влѣво и подниматься вверхъ или опускаться внизъ. Скорость мины.

Внутри мина раздѣляется на нѣсколько отдѣленій, которыя выдѣлываются отдѣльно и затѣмъ свинчиваются другъ съ другомъ.

Первое отъ носа отдѣленіе *d* называется зарядным. Въ немъ помѣщается около 5 пудовъ пироксилина, который взрывается посредствомъ ударника *e*, когда тотъ ударится о подводную часть корабля; чтобы взрывъ происходилъ и въ томъ случаѣ, когда мина ударитъ въ корабль далеко отъ нормали къ его подводной поверхности, ударникъ снабженъ четырьмя рожками *f*. Не смотря на это, если мина ударится уже подъ очень острымъ угломъ (меньше 15^0), взрыва можетъ и не быть. На ударникѣ устроено приспособленіе, обезпечивающее мину отъ взрыва, пока она находится на кораблѣ, и позволяющее ей взорваться, когда она отойдетъ отъ корабля лишь на извѣстное разстояніе.

Слѣдующее отдѣленіе *g* (гидростатическое) заключаетъ въ себѣ приборъ, посредствомъ котораго мина, пока она движется, сама держится на желаемой глубинѣ. Глубина эта расчитывается такъ, чтобы мина ударила ниже брони, и въ среднемъ эта глубина—около 8 — 10 футъ. Идея этого прибора очень остроумна, но вмѣстѣ съ тѣмъ и очень проста. Гидростатическое отдѣленіе имѣетъ поперечную перегородку, въ которую вдѣланъ эластичный кругъ; черезъ особую щель вода свободно входитъ въ переднюю часть отдѣленія и давитъ на кругъ, причемъ это давленіе равно тяжести столба воды надъ миной и уравновѣшивается съ другой стороны перегородки пружиной, упругость которой регулируется такимъ образомъ, чтобы она соотвѣтствовала вѣсу столба воды такой глубины, на которой должна идти мина. Если мина, пущенная въ воду, углубится больше чѣмъ нужно, тяжесть столба воды надъ ней преодолѣетъ упругость пружины и вогнетъ кругъ внутрь, а это движеніе посредствомъ системы рычаговъ и тягъ передается горизонтальнымъ рулямъ, которые поднимутся вверхъ и заставятъ подняться вверхъ и мину. По инерціи мина поднимется выше, чѣмъ ей слѣдуетъ, но тогда пружина выдавитъ кругъ внаружу; рули опустятся и мина пойдетъ внизъ. Понемногу колебанія мины будутъ уменьшаться и она пойдетъ ровно на той

глубинѣ, соотвѣтственно которой, передъ выпускомъ мины, установлена пружина.

Слѣдующее отдѣленіе *h* представляетъ изъ себя резервуаръ со сжатымъ воздухомъ, который накачивается туда съ давленіемъ до 100 атмосферъ [1]). При выпускѣ мины автоматически открывается кранъ, по которому сжатый воздухъ переходитъ въ сосѣднее отдѣленіе *k* и приводитъ въ движеніе помѣщающуюся тамъ трехъ-цилиндровую машину, которая служитъ для вращенія винтовъ, двигающихъ мину.

Отдѣленіе *l* пустое и служитъ для того, чтобы мина имѣла плавучесть, такъ что, когда весь воздухъ выйдетъ изъ резервуара, винты перестанутъ вращаться и мина подымется на поверхность воды. Это необходимо для практической стрѣльбы въ мирное время, такъ какъ мина стоитъ очень дорого (около 4.000 рублей), и послѣ выстрѣла ее вновь поднимаютъ на корабль. Во время-же сраженія въ морѣ, если мина, не попавшая въ противника, всплываетъ наверхъ, то на нее можетъ наткнуться и свой корабль, а при атакѣ миноносцами непріятеля, стоящаго на рейдѣ, такая мина можетъ быть выловлена противникомъ. Поэтому имѣется особое приспособленіе, посредствомъ котораго мина, пройдя опредѣленное разстояніе, затонетъ, такъ какъ автоматически откроется кранъ, черезъ который отдѣленіе *l* наполнится водой. Разстояніе, которое пройдетъ мина, можетъ быть впередъ расчитано по тому числу оборотовъ, которое сдѣлаютъ винты, и въ минѣ имѣется особое приспособленіе, которое автоматически не позволитъ винтамъ сдѣлать болѣе желаемаго числа оборотовъ; иначе говоря, мина можетъ быть установлена на желаемое разстояніе. Самое большое разстояніе, которое можетъ пройти мина, съ терпимою еще для боевыхъ цѣлей скоростью (20 — 22 узла) — это 10 кабельтовыхъ [2]) или 1 миля ($1^3/_4$ версты). При уменьшеніи разстоянія тотъ-же запасъ воздуха можетъ быть использованъ для полученія бо́льшей скорости, и обыкновенное разстояніе миннаго выстрѣла, которое считается около 4-хъ кабельтовыхъ (343 саж.), мина можетъ пройти со скоростью отъ 25 до 30 узловъ [3]).

Раіонъ дѣйствія мины.

Въ отдѣленіи *l* помѣщается еще приборъ (изобрѣтенный австрійцемъ Обри), который приводитъ мину на прежній путь, если она

---

[1]) Въ такомъ видѣ самъ воздухъ вѣситъ около 3-хъ пудовъ.

[2]) 1 кабельтовъ=100 морскимъ саженямъ.
1 морская саж.=6 футамъ.

[3]) Въ зависимости отъ образца мины. Скорость 30 узловъ имѣютъ мины только самыхъ новѣйшихъ образцовъ.

уклонится вправо или влѣво, и который автоматически исправляетъ путь мины даже въ томъ случаѣ, если она будетъ случайно выпущена по невѣрному направленію. Именно, благодаря появленію этого остроумнѣйшаго прибора, сдѣлалась возможна стрѣльба на дальнія разстоянія (до 10 кабельтовыхъ), и въ то время, какъ корабль ворочается (на циркуляціи); до него же, можно было надѣяться на достаточно вѣрный путь мины только на разстояніи до 2-хъ кабельтовыхъ, на дальнѣйшемъ-же пути мина легко уклонялась на большія разстоянія въ сторону. Основной составной частью этого прибора служитъ жироскопъ, который соединенъ съ вертикальнымъ рулемъ.

Мина Уайтхеда—почти живое существо.

Такимъ образомъ, мина Уайтхеда почти живое существо. Надо только вѣрно разсчитать то направленіе, по которому она должна идти на цѣль и выпустить ее въ воду—все остальное она сдѣлаетъ сама. Сама будетъ двигаться, сама возьметъ вѣрное направленіе, если не удалось ее выпустить точно по тому направленію, по которому желали, чтобы она шла, сама пойдетъ на желаемой глубинѣ, сама пройдетъ желаемое разстояніе, сама взорвется при встрѣчѣ съ непріятельскимъ кораблемъ, и сама затонетъ, если этой встрѣчи не произойдетъ, или всплыветъ наверхъ, въ зависимости отъ того, какъ она установлена.

Минные аппараты.

Для выпуска мины въ воду существуютъ особыя трубы (Рис. 2), которыя называются выбрасывающими минными аппаратами. Наружнымъ концомъ труба вдѣлывается въ боковую стѣну (бортъ) корабля, невысоко надъ водой, или въ подводной его части. Сзади крышка этой трубы откидывается, въ аппаратъ вкладывается мина (на рис. 3 мина уже почти вложена), крышка запирается и аппарату даютъ то направленіе, по которому должна идти мина. Чтобы вытолкнуть мину изъ аппарата въ воду, служитъ или небольшой зарядъ пороха, или изъ особаго резервуара, находящагося подъ аппаратомъ, пускаютъ въ него сзади мины порцію сжатаго воздуха. Прежде минные аппараты почти исключительно ставились надъ водой, но теперь, въ виду трудности защитить ихъ отъ пораженія многочисленными снарядами скорострѣльной артиллеріи, переходятъ къ установкѣ ихъ въ подводной части корабля. Подводный аппаратъ хуже надводнаго тѣмъ, что онъ, во-первыхъ, гораздо сложнѣе и тяжелѣе надводнаго, а во-вторыхъ, онъ не можетъ поворачиваться въ горизонтальной плоскости, т. е. не имѣетъ угла обстрѣла, и

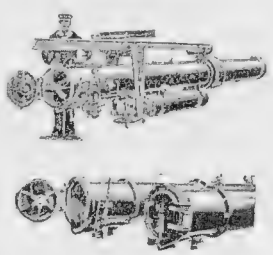


Рис. 2. Минная надводная пушка (выбрасывающій минный аппаратъ).

Рис. 3. Вкладываніе мины въ аппаратъ.

для того, чтобы направить его по желаемому направленію, надо повернуть соотвѣтствующимъ образомъ корабль [1]). Стрѣльба изъ подводнаго аппарата возможна только при помощи сжатаго воздуха. Однако, приходится мириться съ этими недостатками, въ виду той большой опасности, которая можетъ грозить своему кораблю при взрывѣ мины въ аппаратѣ. Минные аппараты на кораблѣ устанавливаются въ такомъ числѣ (отъ 4 до 6), чтобы можно было стрѣлять впередъ, назадъ и въ обѣ стороны. Стрѣльба въ бокъ болѣе удобна, а потому на каждый бокъ ставится обыкновенно по два аппарата, а носовыхъ и кормовыхъ аппаратовъ иногда нѣтъ совсѣмъ.

Число и расположеніе минныхъ аппаратовъ на кораблѣ.

Рис. 4. Вылетъ мины изъ аппарата на миноносцѣ.

[1]) Въ нашемъ флотѣ, по идеѣ Лейтенанта Н. Н. Шрейбера, производятся опыты, которые обѣщаютъ въ значительной мѣрѣ устранить этотъ недостатокъ.

На мелкихъ судахъ, напр. на миноносцахъ, нѣтъ возможности установить тяжелые громоздкіе подводные аппараты, и на нихъ всѣ аппараты надводные и стоятъ совершенно открыто [1]). На рисункѣ 4 представленъ миноносецъ въ моментъ выстрѣла миной съ помощью пороховаго заряда изъ аппарата, повернутаго перпендикулярно къ его длинѣ.

Минный прицѣлъ.

Для опредѣленія того момента, въ который надо выпустить мину, при опредѣленномъ направленіи аппарата, служитъ особый минный прицѣлъ (черт. 5). Онъ состоитъ изъ горизонтально установленнаго, раздѣленнаго на градусы полукруга, въ центрѣ котораго укрѣплены двѣ вращающіяся линейки AB и AC: по этимъ двумъ линейкамъ ходитъ третья—CB; на линейкахъ AB и CB нанесены дѣленія въ узлахъ, а линейка AC снабжена двумя визирными мишенями.

Положимъ, непріятельскій корабль D движется по направленію DF со скоростью напр. 18 узловъ, а скорость нашей мины 26 узловъ. Сначала устанавливаютъ линейку AB по направленію миннаго аппарата и закрѣпляютъ на ней линейку CB на дѣленіи 26; потомъ ставятъ линейку CB параллельно DF, т. е. тому пути, которымъ слѣдуетъ противникъ и закрѣпляютъ на ней линейку AC на дѣленіи 18. Мину выпускаютъ въ тотъ моментъ, когда противникъ придетъ на створъ мишеней, т. е. въ точку E. Очевидно, пока непріятельскій корабль будетъ проходить разстояніе EF, мина пройдетъ путь AF и въ точкѣ F они встрѣтятся.

Особенности стрѣльбы минами.

Изъ описанія миннаго прицѣла явствуетъ, что минами нельзя стрѣлять, какъ изъ орудій; здѣсь каждый выстрѣлъ слѣдуетъ подготовить, заранѣе установивъ аппаратъ по опредѣленному направленію, причемъ, элементы, на которыхъ построена эта подготовка, очень неопредѣленны, такъ какъ изъ четырехъ данныхъ для установки линеекъ прицѣла, два, а именно скорость противника и его направленіе (курсъ), опредѣляются на глазъ. Это и заставляетъ стрѣлять минами только съ близкихъ дистанцій (обыкновенная дистанція—4 кабельтова), на которыхъ ошибки въ разсчетѣ могутъ быть уравновѣшены тѣмъ, что приходится стрѣлять въ столь длинную цѣль, какъ корабль.

Не всегда удается помѣстить прицѣлъ надъ самымъ аппаратомъ; затѣмъ мина нѣсколько уклоняется въ сторону обратную тому направленію, по которому идетъ корабль; эти погрѣшности исправляются соотвѣтствующей поправкой въ установкѣ линейки AB.

---

[1]) Въ настоящее время производятся опыты съ особыми легкими, доступными и для миноносцевъ, подводными аппаратами системы русскаго изобрѣтателя Г-па Джевецкаго.

Требованія, которымъ должна удовлетворять оборонительная мина.

Оборонительная мина, или, какъ мы ее называемъ,—мина загражденія, употребляемая на корабляхъ, должна удовлетворять особымъ требованіямъ, не имѣющимъ столь важнаго значенія для тѣхъ минъ, которыми (у насъ инженеры) защищаютъ подступы къ берегамъ.

Наша мина во-первыхъ должна быть автоматическая, т. е. она должна взрываться сама при ударѣ объ нее подводной части непріятельскаго корабля, между тѣмъ какъ при защитѣ береговъ, во многихъ случаяхъ, удобнѣе имѣть возможность взрывать мины съ берега посредствомъ проводниковъ, возиться съ которыми подвижному кораблю нѣтъ никакой возможности. При защитѣ портовъ мины ставятся на опредѣленныя мѣста, глубина которыхъ точно извѣстна, такъ что, если мина должна напр. держаться на 10 футъ подъ водой, можно впередъ разсчитать какой длины долженъ быть минрепъ (веревка, соединяющая мину съ грузомъ, который лежитъ на днѣ и удерживаетъ мину подъ водой); затѣмъ мины, по впередъ разработанному плану, ставятся до появленія непріятеля, такъ что работа эта можетъ производиться безъ особой спѣшки и въ полной безопасности.

Минное заграждeніе съ кораблей ставится при совершенно другихъ условіяхъ. Если мы, напр., застали противника въ заливѣ и напасть на него по недостатку силъ не можемъ, но въ скоромъ времени ожидаемъ прибытія подкрѣпленій, выгодно забросать минами выходъ изъ залива, чтобы запереть тамъ непріятеля и заставить его терять время на уничтоженіе поставленнаго нами загражденія; или, если напр., мы хотимъ захватить проливъ, но главнымъ нашимъ силамъ не поспѣть туда раньше противника, выгодно послать впередъ быстроходныя суда и поставить минное заграждeніе въ устьѣ пролива, обращенномъ къ непріятелю... Точно также, забросавъ минами путь сильнѣйшему непріятелю, можно поспѣть уйти, пока онъ будетъ ихъ вылавливать.

Такимъ образомъ, мы не знаемъ впередъ, гдѣ намъ придется ставить наши мины; быть можетъ придется это дѣлать ночью подъ непріятельскимъ огнемъ... Все это вызываетъ необходимость имѣть такой способъ постановки, при которомъ мина сама, независимо отъ глубины, устанавливалась-бы такъ, чтобы быть на желаемомъ разстояніи отъ поверхности воды; притомъ надо имѣть возможность дѣлать это очень быстро.

Описаніе оборонительной мины.

Употребляемая въ нашемъ флотѣ мина загражденія имѣетъ видъ шара [1]) (черт. 6), діаметромъ въ 30 дюймовъ, и въ ней помѣщается

[1]) Здѣсь дается описаніе мины послѣдняго образца, причемъ источникомъ служило сочиненіе П. Гаврилова „Подводныя мины“, томъ III. 1900 г.

зарядъ *a*, который заключаетъ въ себѣ около $3^1/_2$ пудовъ пироксилина. Въ верхней части мины имѣется 5 отверстій и въ каждое изъ нихъ вставленъ внутро мѣдный стаканчикъ, содержащій въ себѣ три угле-цинковыя пары; съ наружной стороны на каждое отверстіе навинчивается свинцовый колпакъ, внутри котораго помѣщается герметически укупоренная склянка съ хромовой жидкостью (подробнѣе черт. 7). При ударѣ о подводную часть корабля свинцовый колпакъ мнется (для этого достаточно удара около одного пудофута), склянка раздавливается, жидкость выливается въ элементъ, проводники отъ котораго проходятъ въ запальный стаканъ *d*, и мина взрывается. Чтобы свинцовые колпаки не могли смяться, пока мина на кораблѣ, на каждый изъ нихъ навинчивается мѣдный колпакъ, который снимается передъ постановкой мины.

Для лучшей безопасности имѣется въ днѣ мины особое приспособленіе въ *e*, которое дѣлаетъ мину способной ко взрыву лишь черезъ извѣстный промежутокъ времени послѣ ея постановки. Приспособленіе это заключается въ томъ (черт. 8), что проводники отъ элементовъ идутъ къ зажимамъ *a*, разъединеннымъ каучукомъ; чтобы соединить ихъ между собою служитъ контактъ *b*, который можно за стержень *c* оттянуть внизъ, но пружина *d* стремится его поднять вверхъ и такимъ образомъ замкнуть токъ; чтобы она этого не могла сдѣлать, на площадку *e*, которую подпираетъ снизу пружина, кладутъ кусокъ сахара *f*. Такимъ образомъ, пока вставленъ сахаръ, токъ не замкнутъ. Когда мина попадетъ въ воду, сахаръ начнетъ таять и по мѣрѣ таянія пружина будетъ подымать стержень *c* и контактъ *b* и наконецъ замкнетъ токъ.

Чтобы мина сама на любой глубинѣ установилась на опредѣленномъ разстояніи отъ поверхности воды, употребляется слѣдующее устройство, предложенное лейтенантомъ Азаровымъ (черт. 9).

Минрепъ *a* привязывается не прямо къ грузу (якорю) *b*, а къ укрѣпленной въ немъ катушкѣ (вьюшкѣ) *c*. Одна изъ щекъ этой вьюшки—*d* имѣетъ зубцы и удерживается отъ вращенія зажимомъ (стопоромъ) *e*, который нажимаетъ на приходящійся противъ него зубецъ пружиной *f*; съ другой стороны стопоръ оттягивается внизъ посредствомъ веревки *g* и груза *h*, и пока этотъ грузъ дѣйствуетъ своей тяжестью, до тѣхъ поръ стопоръ остается отжатымъ и вьюшка свободно можетъ вращаться.

Если мы представимъ теперь себѣ (черт. 10), что мина съ якоремъ *b* описаннаго устройства брошена въ воду, грузъ *h* сейчасъ же натянетъ веревку *g*, стопоръ отожмется и минрепъ *a* будетъ свободно сматываться со вьюшки, вслѣдствіе чего мина, бла-

годаря своей плавучести, будетъ держаться на поверхности. Какъ только грузъ h ляжетъ на дно, начнетъ дѣйствовать пружина f, стопоръ зажметъ вьюшку, минрепъ перестанетъ сматываться и якорь b будетъ тащить за собою мину, пока онъ самъ не ляжетъ на дно. Въ этотъ моментъ, очевидно, мина окажется на глубинѣ l, равной длинѣ веревки g, которую можно сдѣлать любой длины и такимъ образомъ устанавливать мину, гдѣ угодно, на любомъ углубленіи подъ водой.

Способы постановки минъ заграждения.

Мины загражденія ставятъ со шлюпокъ и съ особыхъ судовъ.

Изъ двухъ шлюпокъ (одной паровой, а другой гребной) образуютъ плотъ, соединивши ихъ вмѣстѣ (черт. 11). Въ зависимости отъ величины шлюпокъ, такой плотъ можетъ поднять отъ 6 до 12 минъ, и ставятся онѣ посредствомъ особаго крана (стрѣлы) a.

Приспособленіе это удобно тѣмъ, что имѣется на каждомъ кораблѣ и такимъ способомъ и ставятъ запасъ минъ, имѣемый на корабляхъ [1]).

Но въ общемъ способъ этотъ далекъ отъ совершенства; волненіе сильно мѣшаетъ постановкѣ, да и въ тихую погоду она идетъ очень медленно; чтобы поставить дѣйствительное минное заграждение надо собрать мины съ цѣлой эскадры; возможность постановки такого загражденія подъ огнемъ—сомнительна.

Поэтому имѣются особыя суда (минные заградители), на которыхъ помѣщается 400 такихъ минъ, и устроены приспособленія, которыя позволяютъ непрерывно сбрасывать одну мину за другой въ то время, какъ судно движется съ скоростью до 7 узловъ; такимъ образомъ, въ одну минуту ставится 7 минъ (считая разстояніе между минами въ 100 футъ) и меньше чѣмъ въ 1 часъ заградитель поставитъ весь свой запасъ минъ, котораго хватитъ на то, чтобы заградить проходъ въ четыре версты шириной, тремя линіями минъ.

Разрушительное дѣйствіе мины.

Переходя теперь къ разрушительному дѣйствію минъ, приходится считаться съ распространеннымъ, внѣ спеціальной среды, страшно преувеличеннымъ представленіемъ о результатахъ минныхъ взрывовъ. Яркимъ образчикомъ такого преувеличеннаго представленія, въ нашей не спеціальной литературѣ, является сочиненіе Г-на Бліоха „Будущая война“; прочитавшій то, что у него помѣщено о минахъ, можетъ пожалуй подумать, что корабль отъ

---

[1]) Такихъ минъ обыкновенно помѣщается: на эскадренныхъ броненосцахъ 40—45, а на большихъ крейсерахъ—30—35 штукъ. Нѣкоторые корабли, въ силу мѣстныхъ условій, совсѣмъ не снабжаются такими минами.

дѣйствія минъ разлетается буквально въ куски [1]). На самомъ дѣлѣ ничего нѣтъ подобнаго.

Видимое дѣйствіе мины очень эффектно,—она поднимаетъ огромный, окутанный туманомъ водяныхъ брызгъ, столбъ воды, достигающій высоты нѣсколькихъ сотъ футъ (Рис. 5). Въ подводной же

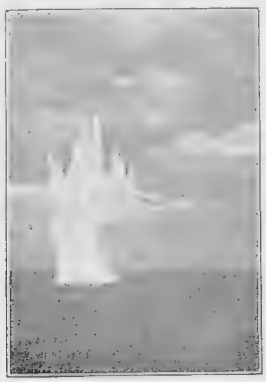


Рис. 5. Водяной столбъ при взрывѣ мины.

части корабля взрывъ дѣлаетъ большую пробоину, очень опасную, съ которой вѣроятно могутъ справиться только самые большіе корабли; но дѣйствіе мины чисто мѣстное и остальныя части корабля совершенно не страдаютъ. Поэтому, если кораблю удастся удержаться на водѣ послѣ взрыва мины, онъ можетъ быть въ порту

---

[1]) Мы упоминаемъ объ этомъ сочиненіи не вслѣдствіе его достоинствъ, но для того, чтобы предостеречь отъ тѣхъ грубыхъ заблужденій, которыя оно распространяетъ. Грандіозные его размѣры (6 толстыхъ томовъ съ двумя атласами), масса цифровыхъ данныхъ и чертежей, полная универсальность—о какомъ хотите военномъ вопросѣ имѣется масса матеріала,—все это невольно импонируетъ своимъ обиліемъ, и поэтому не мудрено, что сухопутный офицеръ, желая познакомиться съ флотомъ, обратится къ фоліантамъ Бліоха, и то-же самое можетъ сдѣлать морской офицеръ, когда ему понадобится справка по какому-либо военному вопросу. Части этого сочиненія, относящіяся до военно-сухопутнаго дѣла, достаточно оцѣнены по достоинству генералами: Драгомировымъ, Пузыревскимъ и Гейсманомъ, и познакомившись съ ихъ рецензіями, я лично потерялъ всякую охоту обращаться къ Г-ну Бліоху за какими либо справками, за исключеніемъ развѣ кое какихъ статистическихъ свѣдѣній. Что же касается до III-го тома, трактующаго о флотѣ, то онъ представляетъ изъ себя сплошное искаженіе дѣйствительности, искаженіе историческихъ фактовъ, въ высшей степени тенденціозное и глубоко невѣр-

исправленъ безъ особыхъ затрудненій. На черт. 12 и 13 представлены пробоины, произведенныя миной Уайтхеда на чилійскомъ броненосцѣ „Blanco Encalado“ (1891 г.) и бразильскомъ броненосцѣ „Aquidaban“ (1895 г.), а Рис. 6 воспроизводитъ фотографическій сни-

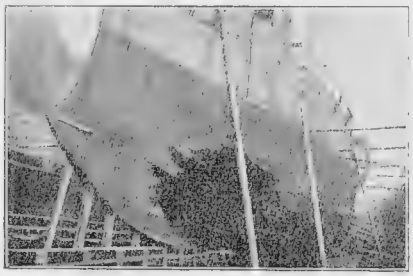


Рис. 6. Видъ минной пробоины (Бразильскій броненосецъ „Aquidaban“ былъ атакованъ миноносцами и взорванъ миной въ ночь съ 15-го на 16-е Апрѣля 1895 г.).

мокъ съ подводной части послѣдняго броненосца, когда его ввели по окончаніи войны въ докъ (бассейнъ, откуда вода можетъ быть выкачана).

Почему мина не можетъ занять первенствующаго положенія на военномъ кораблѣ.

Какъ бы то не было, разрушительная сила мины все таки очень велика; но не смотря на это мина, какъ и тарапъ, не заняла первенствующаго положенія среди средствъ морскаго боя.

Крушѣйшій недостатокъ мины, это слишкомъ малая скорость. Дѣйствительно, можно-ли считать удовлетворительнымъ метательный снарядъ, скорость котораго въ среднемъ всего въ $1\frac{1}{2}$ –2 раза больше скорости цѣли. Если трудно попасть въ движущуюся

ное освѣщеніе этихъ фактовъ, подкрѣпленное ссылками на самые сомнительные авторитеты и источники; причемъ серьезные авторы упорно обходятся въ тѣхъ вопросахъ, тенденціозное изложеніе которыхъ входитъ въ планъ книги Г-на Бліоха. Къ такимъ вопросамъ принадлежатъ статьи о дѣйствіи тараномъ и минами. Желая доказать, что война должна прекратиться, такъ какъ будто-бы вести ее невозможно при нынѣшнихъ страшныхъ средствахъ разрушенія, онъ такихъ вамъ ужасовъ наговоритъ о разрушительномъ дѣйствіи тарана и мины (они у него конечно, занимаютъ первенствующее мѣсто между средствами морскаго боя), что у васъ просто волосы дыбомъ станутъ и вы другу и недругу закажете когда либо воевать на морѣ. Чтобы лучше подѣйствовать на воображеніе читателя, Г-нъ Бліохъ не стѣсняется помѣщать даже *фотографіи* (конечно мнимыя) съ небывшихъ никогда сраженій.

цѣль снарядами, скорость которыхъ въ среднемъ въ сто разъ больше цѣли, то можно себѣ представить, какъ трудно попасть миной. Именно вслѣдствіе этого, столь большое вліяніе имѣетъ на разсчетъ миннаго выстрѣла движеніе непріятельскаго корабля, о которомъ такъ трудно судить съ достаточною точностью.

Наибольшая дистанція (10 кабельтовыхъ), которая доступна минѣ, будетъ пройдена ею въ 3 минуты, а въ это время непріятель можетъ измѣнить свою скорость, повернуть и весь разсчетъ стрѣляющаго будетъ нарушенъ. Обыкновенную свою дистанцію (4 кабельтова) новѣйшая мина пройдетъ почти въ минуту, т. е. употребитъ на это больше времени, нежели мортирный снарядъ на свой полетъ, а между тѣмъ мортирная стрѣльба самая неточная.

Затѣмъ раіонъ дѣйствій мины слишкомъ малъ; да если-бы онъ и былъ больше, это мало принесло бы пользы, если не увеличится скорость мины, такъ какъ разсчетъ миннаго выстрѣла пришлось-бы загадывать на еще большее время.

Также въ самой автоматичности мины кроется одинъ изъ ея недостатковъ, такъ какъ всякій механизмъ только до тѣхъ поръ хорошъ, пока онъ вполнѣ исправенъ, и чѣмъ онъ деликатнѣе, тѣмъ легче онъ подверженъ порчѣ. Случается это и съ миной, и эти непредусмотрѣнныя случайности значительно понижаютъ вѣроятность попаданія ею.

Наконецъ, заряжаніе миннаго аппарата требуетъ очень много времени, такъ какъ мина очень длинна, громоздка, требуетъ извѣстныхъ манипуляцій передъ вкладываніемъ въ аппаратъ. Кромѣ того и минъ на кораблѣ нельзя помѣстить много, да это было-бы и безполезно, вслѣдствіе большой медленности заряжанія.

Мина по своему существу—это оружіе слабаго противъ сильнаго.

Но есть у мины еще одно капитальное достоинство, помимо ея значительной разрушительной силы,—это очень малый, сравнительно съ артиллеріей, вѣсъ миннаго аппарата. Это прямое слѣдствіе того, что мина автоматична, такъ какъ аппаратъ служитъ единственно для того, чтобы дать ей первоначальный толчекъ по вѣрному направленію, тогда какъ орудіе должно снабдить снарядъ запасомъ движущей силы на весь его путь, для чего надо развить громадную начальную скорость, что въ свою очередь требуетъ такой крѣпости орудія, которая достижима лишь при большомъ вѣсѣ. Вслѣдствіе этой же причины стрѣльба минами не требуетъ столь устойчивой платформы, какъ артиллерія, такъ какъ всякую ошибку въ положеніи орудія въ моментъ выстрѣла снарядъ сохранитъ впродолженіи своего пути, мина-же беретъ отъ аппарата только направленіе на цѣль въ горизонтальной плоскости.

Все это сводится къ тому, что мина не предъявляетъ никакихъ требованій къ водоизмѣщенію (вѣсу), иначе говоря, къ величинѣ корабля, и той же миной можно стрѣлять съ одинаковымъ удобствомъ, какъ съ громаднаго броненосца, такъ и съ миноносца, который напр. въ 200 разъ его меньше (по вѣсу—водоизмѣщенію).

Вслѣдствіе этого мина, по своему существу, есть оружіе слабаго противъ сильнаго, естественное оружіе маленькаго суденышка противъ громадныхъ кораблей; а потому наивыгоднѣйшее ея примѣненіе—именно на малыхъ судахъ, на такъ называемыхъ миноносцахъ.

На этихъ судахъ мина—это оружіе наступательное; на большихъ-же корабляхъ она скорѣе служитъ для обороны, когда напр. корабль, съ ослабленной артиллеріей и съ поврежденной движущей силой, подвергается опасности тарапнаго удара. Для этого момента и стараются приберечь свои мины, которыхъ на кораблѣ немного, а до этого выпускаютъ ихъ лишь при представившемся удобномъ случаѣ, когда противникъ занялъ такое положеніе, что промахъ мало вѣроятенъ.

3. Артиллерія [1]).

Характерное свойство артиллеріи—универсальность.

Характерное качество артиллеріи—это универсальность. Она дѣйствуетъ противъ кораблей всякой величины (мина для дѣйствія противъ мелкосидящихъ судовъ требуетъ особой установки, т. к. при обыкновенной установкѣ пройдетъ подъ ними), противъ корпуса корабля и противъ личнаго состава; это единственное оружіе флота противъ береговыхъ цѣлей, и наконецъ она дѣйствуетъ на всевозможныхъ разстояніяхъ. Единственное исключеніе—это слабость артиллеріи въ пораженіи подводной части корабля; причина этого заключается, во-первыхъ, въ томъ, что вода это чудная, наиболѣе надежная броня, а во-вторыхъ—современный корабль очень хорошо защищенъ именно у поверхности воды (по ватеръ-линіи).

Противъ подводной части корабля артиллерія почти безсильна.

Въ послѣдніе года артиллерія сдѣлала большіе шаги впередъ, которые извѣстны всякому, а потому упомяну о нихъ лишь вскользь.

---

[1]) Сухопутные военные хорошо знакомы съ артиллеріей, а потому я въ этой статьѣ совсѣмъ не буду входить въ какія либо техническія описанія орудій и ихъ станковъ, какъ дѣлалъ это, описывая мину, и ограничусь лишь указаніемъ на особенности морской артиллеріи.

Благодаря увеличенію начальной скорости, артиллерія начала стрѣлять на громадныя разстоянія (Конспектъ, стр. 7 таблица № 3), и въ это время, въ отличіе отъ старой артиллеріи, она носила названіе—дальнобойной; между тѣмъ совсѣмъ не дальнобойность была тѣмъ желаннымъ качествомъ, котораго добивались для морскихъ орудій, и вести бой на такихъ разстояніяхъ, которыхъ достигла артиллерія, все равно было нельзя въ виду совершенно ничтожной вѣроятности попаданія.

Усовершенствованія артиллеріи за послѣднее время.

Для морской артиллеріи, дѣйствующей, главнымъ образомъ, по быстро движущимся цѣлямъ, большія начальныя скорости нужны были для того, чтобы сколь возможно выпрямить траэкторію, заставить снарядъ какъ можно скорѣе пролетѣть разстояніе до противника и сохранить для удара сколь можно больше своей скорости. Первое качество давало бо́льшій просторъ въ ошибкахъ въ опредѣленіи разстояній, что являлось существенно важнымъ при увеличившейся скорости судовъ и трудности вообще опредѣлять разстояніе до движущейся цѣли, а также давало возможность поражать вертикальную, т. е. главную броню болѣе нормальными ударами. Второе качество давало бо́льшій просторъ въ ошибкахъ въ скорости непріятельскаго корабля, а третье являлось необходимымъ въ виду усовершенствованія брони. На сколько артиллерія въ этомъ отношеніи быстро совершенствовалась, видно изъ таблицы № 2 (конспектъ стр. 6); наиболѣе распространенная во флотѣ 6″ пушка только за промежутокъ времени съ 1878 г. по 1899 увеличила при томъ-же вѣсѣ снаряда свою живую силу въ $3^1/_2$ раза. Такимъ образомъ, старались артиллерію сдѣлать мѣткобойной и сильнобойной, что существенно необходимо именно для морскаго боя, а уже дальнобойность явилась при этомъ, какъ слѣдствіе этихъ достигнутыхъ качествъ.

Для морскаго боя надо имѣть отлогую траэкторію.

Надо, однако, замѣтить, что громадная настильность современныхъ орудій является качествомъ желательнымъ не во всѣхъ случаяхъ. На сколько прямизна траэкторіи драгоцѣнна въ морскомъ бою, на столько-же необходимо, чтобы траэкторія была какъ можно болѣе выгнутой въ сраженіи съ береговыми укрѣпленіями, и объ этомъ какъ будто-бы совсѣмъ забыли во флотѣ, въ погонѣ за настильностью.

Для боя съ береговыми укрѣпленіями надо имѣть выгнутую траэкторію.

Затѣмъ артиллерія сдѣлалась скорострѣльной (скорострѣльной принято называть такую пушку, которая можетъ сдѣлать больше одного выстрѣла въ минуту) и начала стрѣлять бездымнымъ порохомъ и снарядами, начиненными сильно взрывчатыми веществами.

Морская артиллерія раздѣляется на три типа: крупную, среднюю и мелкую.

Раздѣленіе артиллеріи на типы въ

зависимости отъ тѣхъ цѣлей, которыя она преслѣдуетъ.

Назначеніе крупной артиллеріи—поражать жизненныя, наилучшимъ образомъ защищенныя, части корабля и, такимъ образомъ, или его потопить, если удастся пробить его подводную часть, или вывести однимъ ударомъ изъ строя, если снарядъ повредитъ машину или котлы.

Артиллерія среднихъ калибровъ—вся скорострѣльная (въ послѣднее время и 8″ пушки перешли въ разрядъ скорострѣльныхъ), имѣетъ главною цѣлью пораженіе личнаго состава и слабо защищенныхъ частей корабля.

Мелкая артиллерія предназначена главнымъ образомъ для пораженія миноносцевъ, а въ бою между большими судами—преслѣдуетъ ту-же цѣль, что и артиллерія среднихъ калибровъ, только на меньшихъ разстояніяхъ.

Въ таблицѣ № 3 (Конспектъ стр. 7) помѣщены данныя для трехъ типовъ русской морской артиллеріи.

Артиллерія среднихъ калибровъ—главная на кораблѣ.

Такъ какъ достиженіе цѣли, для которой, главнымъ образомъ, и существуетъ крупная артиллерія, представляетъ очень большія трудности и такое употребленіе ея въ бою исключительно, а для пораженія личнаго состава гораздо удобнѣе средняя артиллерія, такъ какъ ея можно имѣть больше и она скорѣе стрѣляетъ,—то крупныхъ пушекъ на кораблѣ имѣется очень ограниченное количество, чаще всего—четыре.

Главною-же артиллеріею современнаго корабля является артиллерія среднихъ калибровъ; это вполнѣ естественно, такъ какъ она преслѣдуетъ цѣль пораженія главнаго боеваго элемента на кораблѣ—личнаго состава.

Вслѣдствіе этого, калибръ крупной артиллеріи все падаетъ (Таблица на стр. 15), а число орудій средняго калибра все увеличивается. Въ Германіи, напр., самыя крупныя пушки имѣютъ калибръ всего 9, 4 дюйма (Конспектъ стр. 8, таблица № 5).

Установка крупной артиллеріи.

Такъ какъ крупной артиллеріи на кораблѣ мало, то надо ей дать большой уголъ обстрѣла, а также надежно ее защитить; а потому ее устанавливаютъ въ башняхъ. Въ смыслѣ удобства употребленія крупныхъ пушекъ въ бою, надо было-бы каждую пушку поставить въ отдѣльную башню, но для экономіи въ вѣсѣ башенъ, брони и приборовъ для вращенія, соединяютъ орудія въ большинствѣ случаевъ по два въ одной башнѣ. На семи американскихъ эскадренныхъ броненосцахъ въ одну башню соединено по 4 орудія (2 въ 13 или 12″ и 2 въ 8″); но остальныя государства этому примѣру не послѣдовали, да и американцы дѣлаютъ это не на всѣхъ своихъ броненосцахъ.

Башни бываютъ барбетныя и закрытыя. Барбетныя—это такія, въ которыхъ сама башня неподвижна (Рис. 7), а вращается

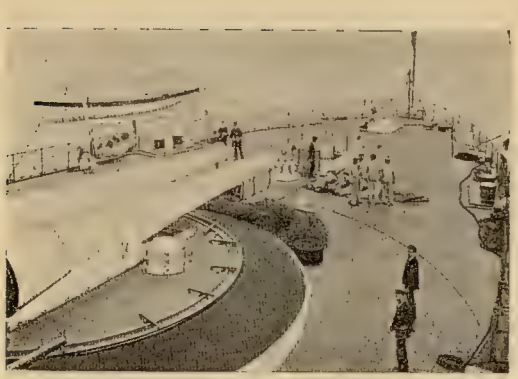


Рис. 7. Наружный видъ барбетной установки двухъ 13½ д. орудій на англійскомъ эскадренномъ броненосцѣ „Royal Sovereign“.

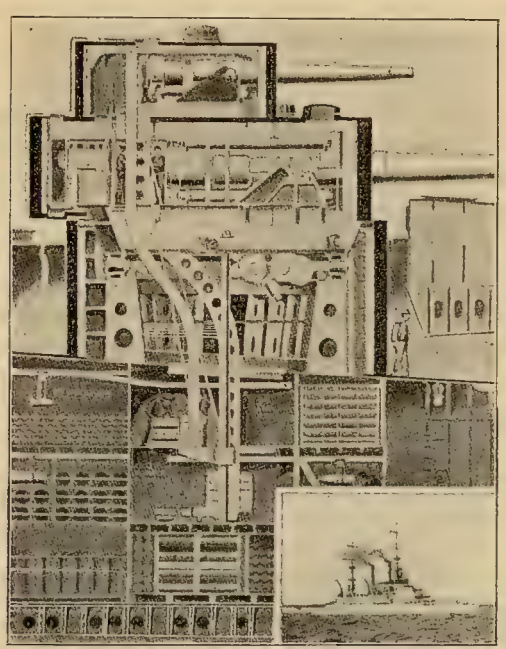


Рис. 8. Вертикальный разрѣзъ 4-хъ-орудійной (2—13 д. и 2—8 д.) башенной установки на американскомъ эскадренномъ броненосцѣ „Kearsarge“.

Фунд. биб-ка Воен. Мор. Акад. РККА
им. т. ВОРОШИЛОВА

площадка, на которой установлены орудія. Такимъ образомъ, башня защищаетъ только основаніе орудій, а для прикрытія прислуги и самихъ орудій они покрыты щитомъ, который вращается вмѣстѣ съ ними. Теперь, чтобы защититься отъ многочисленныхъ снарядовъ скорострѣльной артиллеріи, начиненныхъ сильно взрывчатыми составами, приходится эти крышки дѣлать очень толстыми—до 9 дюймовъ. Такія башни ставятъ на своихъ корабляхъ англичане и итальянцы. Закрытыя башни (Рис. 8) защищаютъ орудія вполнѣ, а потому вращаются вмѣстѣ съ ними.

Вращеніе башенъ, подача снарядовъ, заряжаніе и управленіе орудіями производится цѣлой серіи гидравлическихъ, а въ послѣднее время — электрическихъ; механизмовъ; но имѣются приспособленія для того, чтобы все это дѣлать вручную.

Подъ вращающейся башней находится другая—неподвижная (подачная труба), которая служитъ для защиты подаваемыхъ снизу снарядовъ и зарядовъ. Эта труба стоитъ на броневой палубѣ и ниже не продолжается, такъ какъ эта часть уже находится подъ водой и въ вертикальной защитѣ не нуждается.

Установка скорострѣльной артиллеріи должна соотвѣтствовать скорострѣльности пушки.

Скорострѣльная артиллерія должна быть такъ установлена, чтобы скорость вращенія установки соотвѣтствовала-бы скорострѣльности орудія. Дѣйствительно, если мы представимъ себѣ, что противники проходятъ другъ мимо друга съ большой скоростью, то цѣль будетъ оставаться въ углѣ обстрѣла каждаго орудія очень короткое время, напр. одну минуту.

Въ этомъ случаѣ и установка должна быть такая, чтобы поворачиваться изъ одного крайняго положенія въ другое не меньше, чѣмъ въ одну минуту; иначе, напр. 6″ скорострѣльная пушка, могущая сдѣлать до трехъ выстрѣловъ въ минуту, послѣ перваго выстрѣла уже не поймаетъ цѣли, и такимъ образомъ, скорострѣльность ея не будетъ использована.

Установка артиллеріи среднихъ калибровъ.

Болѣе крупная (до 5″ включительно) артиллерія среднихъ калибровъ также иногда ставится въ башняхъ, но одному и по два орудія въ башнѣ. Недостатокъ такой установки, не смотря на бо̀льшій уголъ обстрѣла и лучшую защиту, состоитъ въ томъ, что пока цѣлы гидравлическіе или электрическіе приборы для вращенія башни, послѣдняя вращается достаточно быстро для того, чтобы использовать скорострѣльность пушки; но если они испортятся или будутъ повреждены въ бою, на что всегда надо разсчитывать, имѣя дѣло со сложными механизмами, ручное управленіе башней уже совсѣмъ не будетъ соотвѣтствовать скорострѣльности пушекъ.

Въ большинствѣ случаевъ артиллерія среднихъ калибровъ ставится въ казематахъ или на верхней палубѣ, на такой установкѣ, быстрота управленія которою вручную соотвѣтствовала-бы скорострѣльности пушки. Еще недавно употреблялись, да и теперь ихъ не мало на судахъ, такъ называемыя бортовыя установки, при которыхъ старались приблизить сколь можно центръ вращенія пушки къ амбразурѣ (порту). Это давало возможность (черт. 14), или при той же ширинѣ порта имѣть бо̀льшій уголъ обстрѣла, или при томъ-же углѣ острѣла имѣть болѣе узкій портъ (амбразуру), т. е. лучшую защиту прислуги и меньше ослабить корпусъ корабля. Однако, скоро оказалось, что такая установка совершенно не соотвѣтствуетъ скорострѣльности орудія. Дѣйствительно напр. орудіе калибромъ въ $4''$, 7 (обыкновенно этотъ калибръ обозначается въ нашемъ флотѣ въ миллиметрахъ—120 $^{m}/_{m}$), поставленное на такомъ станкѣ, при 120^{0} обстрѣла, переводится при большомъ усиліи съ одного крайняго положенія на другое въ $2^{1}/_{2}$—3 минуты; между тѣмъ легко можетъ случиться, что цѣль будетъ оставаться въ углѣ обстрѣла гораздо мѐньшій промежутокъ времени.

Поэтому перешли къ такъ называемымъ центральнымъ установкамъ (на центральномъ штырѣ); та же самая пушка—въ 4, 7 дюйма, поставленная на такомъ станкѣ, переводится съ одного крайняго положенія на другое, при ничтожномъ усиліи, въ 14—15 секундъ. Достигается это во первыхъ тѣмъ, что установка такъ разсчитана, что ея центръ тяжести находится на оси вращенія станка; а во вторыхъ тѣмъ, что треніе уменьшено до минимума, для чего напр. станокъ катится по круговому штыровому основанію на стальныхъ шарахъ. На рисункахъ 9-мъ и 10-мъ показаны:

Рис. 9. Центральная установка (центръ тяжести всей системы совпадаетъ съ осью вращенія) скорострѣльнаго орудія въ 6 д.

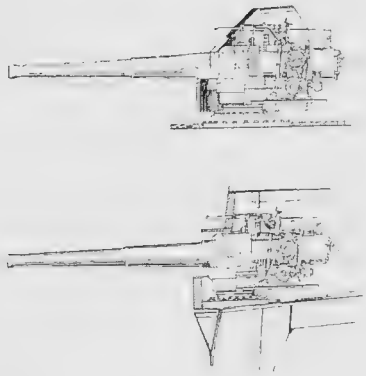


Рис. 10. Вертикальный разрѣзъ центральной установки 6 д. скорострѣльнаго орудія на верхней и въ средней палубѣ.

наружный видъ 6″ орудія на центральной установкѣ и положеніе такой установки въ казематѣ и на верхней палубѣ.

Невыгода такой установки заключается въ томъ, что для совмѣщенія центра тяжести съ осью вращенія пришлось эту послѣднюю отодвинуть отъ борта, и вслѣдствіе этого, или уменьшить уголъ обстрѣла, или увеличить портъ.

Чтобы этого избѣжать, обыкновенно устанавливаютъ орудія на этихъ станкахъ въ выступающихъ за бортъ полубашняхъ, причемъ амбразура все время закрывается круглымъ щитомъ, соединеннымъ съ пушкою (черт. 15).

Рис. 11. Стрѣльба изъ скорострѣльной 47 мм. пушки Гочкиса, служащей для отраженія минныхъ атакъ.

Установка мелкой артиллеріи.

Мелкая артиллерія устанавливается (Рис. 11) на тумбахъ и наводится, какъ въ горизонтальномъ, такъ и въ вертикальномъ направленіяхъ, безъ всякой механической передачи; для этого стрѣлокъ упирается плечомъ въ имѣющійся у пушки прикладъ. Стрѣльба изъ этихъ пушекъ уже подобна ружейной.

Разрушительное дѣйствіе артиллеріи.

Разрушительное дѣйствіе артиллеріи состоитъ въ пробиваніи брони, въ пораженіи снарядами, а главнымъ образомъ ихъ осколками, личнаго состава, орудій и различныхъ приборовъ на кораблѣ, и въ производствѣ пожаровъ.

Употребляемые въ морской артиллеріи типы снарядовъ.

Для прониканія за болѣе или менѣе толстую броню предназначаются, такъ называемые, бронебойные снаряды, которые имѣютъ болѣе толстыя стѣнки, а потому меньшее количество разрывнаго вещества. Для пораженія слабо защищенныхъ частей корабля употребляются фугасные снаряды, стѣнки которыхъ гораздо тоньше, но за то они содержатъ бо̀льшее количество взрывчатаго вещества, благодаря чему даютъ громадное количество мелкихъ осколковъ. Напр. 6″ бронебойный снарядъ содержитъ около $1^1/_2$ фунтовъ, а фугасный—около $6^1/_2$ фунтовъ влажнаго пироксилина.

Въ виду того, что какъ бронебойные, такъ и фугасные снаряды, предназначены для того, чтобы проникнуть сначала за толстую или тонкую броню, а затѣмъ уже разорваться, они выдѣлываются изъ лучшей стали и трубка помѣщается у нихъ не въ головѣ, а въ днѣ и снабжается различнаго рода замедлителями.

Для дѣйствія по совершенно открытымъ цѣлямъ имѣются сегментные снаряды, которые снабжены въ головной части трубками двойнаго дѣйствія.

Данныя о бронебойности снарядовъ русской морской артиллеріи.

Нѣкоторыя данныя о пробиваемости бронебойными снарядами русской морской артиллеріи стальной брони, при нормальномъ ударѣ, находятся въ нижеслѣдующей таблицѣ (въ дюймахъ).

На рязстояніи. \ Калибръ орудія.	12″	10″	8″	6″	4,″7	3″
5 кабельт. . . .	26,5	25,8	17,9	11,4	9	4,55
10 „ . . .	24,0	23,3	15,1	9,2	6,8	2,93
20 „ . . .	19,4	18,7	10,6	5,9	3,9	1,51
30 „ . . .	15,6	14,9	7,3	4,1	2,8	1,15
40 „ . . .	12,5	11,9	5,3	3,3	2,3	
50 „ . . .	10,2	9,7	4,6	3,0	—	
60 „ . . .	8,9	8,6	4,2	-	—	—

Смотри примѣчаніе къ таблицѣ № 3 (конец. стр. 7).

На бронебойное дѣйствіе оказываетъ также вліяніе и то, чѣмъ начиненъ снарядъ.

Сравненіе разрушительнаго дѣйствія снарядовъ, начиненныхъ порохомъ и мелинитомъ.

На рисункѣ 12 показано сравнительное разрушительное дѣйствіе противъ $4''$ брони снарядовъ $12''$ и $6''$ калибра, начиненныхъ порохомъ и мелинитомъ. Отличіе дѣйствія мелинита отъ дѣйствія пороха, кромѣ того, что оно гораздо сильнѣе, состоитъ въ томъ, что, въ то время, какъ порохъ несетъ всѣ осколки впе-

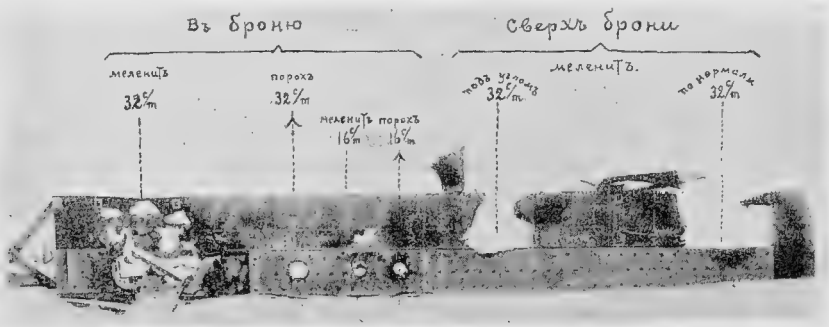


Рис. 12. Результатъ опытовъ на полигонѣ, произведенныхъ для сравненія разрушительнаго дѣйствія противъ брони снарядовъ начиненныхъ порохомъ и мелинитомъ.

редъ, мелинитъ развиваетъ наибольшую силу по направленіямъ, перпендикулярнымъ къ оси снаряда. Но за то порохъ прекрасно выдерживаетъ толчекъ при ударѣ о броню и взрывается только когда подѣйствуетъ трубка; тогда какъ мелинитъ легко взрывается отъ толчка при ударѣ, и такимъ образомъ взрывъ снаряда происходитъ преждевременно, если броня достаточно толста. Вслѣдствіе этого, $6''$с/m пороховой снарядъ свободно пробилъ броню и разорвался за нею, тогда какъ мелинитовый такого-же калибра сдѣлалъ въ бронѣ только выбоину, а осколки всѣ разлетѣлись вдоль наружной стороны брони. Но за то при стрѣльбѣ снаряженнымъ мелинитомъ $12''$с/m снарядомъ, который поспѣлъ до взрыва мелинита проникнуть нѣсколько дальше въ броню чѣмъ $6''$ снарядъ, благодаря именно этому взрыву и направленію его сильнѣйшаго дѣйствія, въ бронѣ образовалась огромная пробоина. Между тѣмъ пороховой $12''$ снарядъ пробилъ лишь правильное отверстіе, равное площади сѣченія снаряда.

Именно благодаря направленію наисильнѣйшаго дѣйствія взрыва мелинита, начиненный имъ снарядъ (это тѣмъ болѣе вѣрно, чѣмъ крупнѣе снарядъ, т. е. чѣмъ больше количество взрывчатаго вещества) легче пробиваетъ броню соотвѣтственной толщины при кос-

венномъ ударѣ, чѣмъ при нормальномъ; тогда какъ для пороховаго снаряда это совершенно обратно. Вслѣдствіе этого, мелинитъ въ особенности пригоденъ для дѣйствій по горизонтальной бронѣ (броневой палубѣ). Достаточно даже (черт. 16), чтобы мелинитовыя бомбы крупнаго калибра взорвались на высотѣ около 3 фут. надъ броневой палубой, чтобы силою взрыва она была-бы продавлена; внизъ, подъ броневую палубу, т. е. въ самыя жизненныя части корабля, тогда будетъ направлена масса осколковъ, обладающихъ громадной начальной скоростью. Но для этого снарядъ долженъ сначала пронизать вертикальную бортовую броню, что для мелинитовыхъ снарядовъ трудно доступно, а потому этой опасности больше всего подвергаются суда съ одной только палубной броней, или съ вертикальной броней, не распространяющейся до носа и кормы.

Дѣйствительность мелинитовыхъ снарядовъ для пораженія броневыхъ палубъ.

Фугасное дѣйствіе снаряда зависитъ вполнѣ отъ того, какимъ веществомъ, помимо его количества, снаряженъ снарядъ.

О фугасномъ дѣйствіи снарядовъ.

Сравнительные результаты разрыва 6″ стальнаго снаряда при снаряженіи его различными веществами, показаны въ таблицѣ.

Начинка снаряда. / Результаты взрыва.	Крупнозернистый порохъ.	Ружейный пироколлодійный порохъ.	Влажный пироксилинъ.	Сухой пироксилинъ.	Мелинитъ.
Число собранныхъ осколковъ	63	145	244	315	392
Вѣсъ собранныхъ осколковъ	— 87 ф.	72 3/4 ф.	79 ф.	74 ф.	33 ф.
Вѣсъ наибольшаго осколка	— 12 „	3 „	3 „	2 „	1 „
Вѣсъ осколковъ, которые не могли быть собраны	— 10 „	24 1/4 „	18 „	23 „	64 „

Изъ этой таблицы явствуетъ, на сколько мелинитъ превосходитъ, въ смыслѣ фугаснаго дѣйствія, остальныя взрывчатыя вещества. Онъ даетъ наибольшее число очень небольшихъ осколковъ; а невозможность найти около 2/3 вѣса снаряда показываетъ, что эта часть его прямо обращается въ смертоносную пыль, которая не оставитъ ничего непораженнаго въ томъ пространствѣ, гдѣ взорвался мелинитовый снарядъ.

Дѣйствіе взрыва заключается еще въ томъ, что каждый взорвавшійся снарядъ производитъ пожаръ, если только въ раіонѣ взрыва найдутся горючіе матеріалы, каковыхъ и на современныхъ

Пожары на судахъ отъ взрыва снарядовъ.

корабляхъ не мало. Палубы, шлюпки, перила (поручни), лѣстницы (трапы), многія принадлежности жилыхъ помѣщеній—все это, частью или вполнѣ деревянное и легко подвержено возгоранію. Однако, хотя часто возникающіе пожары и составляютъ отличительный признакъ морскихъ сраженій послѣдняго пятидесятилѣтія, но все таки значеніе ихъ сильно преувеличено. Если внимательнѣе присмотрѣться къ бывшимъ на судахъ случаямъ пожара, оказывается, что пожары никогда не принимали грандіозныхъ размѣровъ и легко тушились въ самомъ началѣ на тѣхъ корабляхъ, гдѣ было хорошо организовано тушеніе пожара, т. е. опасность отъ пожара зависитъ, главнымъ образомъ, отъ степени подготовки личнаго состава. Напр., въ сраженіи при Ялу, много было пожаровъ и на японскихъ судахъ, но всѣ они были потушены, тогда какъ два китайскихъ судна погибли отъ пожара, а другія горѣли, какъ факелы, на всемъ пути отъ мѣста сраженія до Портъ-Артура, куда они укрылись. Напр. китайскій крейсеръ „Lai-Ien“ (рис. 13) совершенно выгорѣлъ до броневой палубы.

Лучшее средство противъ пожара въ бою хорошая подготовка къ его тушенію личнаго состава.

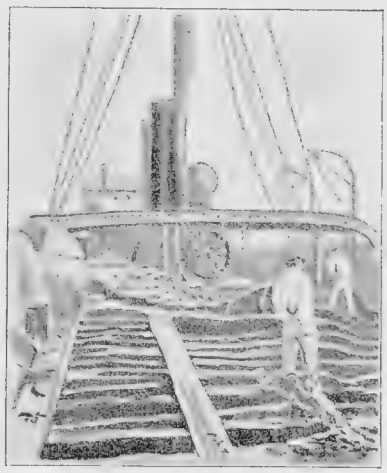


Рис. 13. Послѣдствія пожара на китайскомъ крейсерѣ „Лай-Іенъ“ въ сраженіи при Ялу (1895 г.).

Стрѣльба въ морѣ поставлена въ очень тяжелыя условія.

Стрѣльба на морѣ вообще поставлена въ чрезвычайно тяжелыя условія. Качающаяся платформа, быстрое движеніе своего корабля и быстрое, и притомъ неизвѣстное, движеніе цѣли—что дѣлаетъ опредѣленіе разстояній крайне труднымъ и рѣдко точнымъ,—все это влечетъ за собою сильное пониженіе процента попаданія. Въ бою къ этому еще прибавляется (причина общая на морѣ и на

сушѣ), моральное состояніе стрѣлка, причемъ вліяніе этой причины все увеличивается.

Малый процентъ попаданія въ морскомъ бою.

Дѣйствіе всѣхъ этихъ причинъ очень устойчиво и мало зависитъ отъ усовершенствованій въ матеріальной части артиллеріи, такъ какъ одновременно съ этимъ увеличивается скорость движенія кораблей и дистанція боя. Вслѣдствіе этого, замѣчено, что процентъ попаданія въ морскомъ бою, съ теченіемъ времени, не только не повышается, а даже понижается.

Чтобы убѣдиться въ этомъ, достаточно взглянуть на результаты стрѣльбы американцевъ въ бою при С. Яго (Конспект. стр. 7, таблица № 4).

Обстановка для американцевъ собственно была исключительно благопріятная. Дѣйствительно, море было спокойно; непріятель бѣжалъ, причемъ, испанцы почти не попадали и потери у американцевъ были прямо ничтожныя, а слѣдовательно за ними были и подъемъ духа, и сознаніе безопасности; бой шелъ во время преслѣдованія (на погонѣ), вслѣдствіе чего, разстояніе мѣнялось очень медленно... Однимъ словомъ, обстановка очень подходила къ стрѣльбѣ въ цѣль въ мирное время, и все таки, въ среднемъ, американцы выбили около $1^1/_2{}^0/_0$ и ни у одного корабля не было попаданія выше $5^1/_2{}^0/_0$.

Важное значеніе скорострѣльности именно въ морскомъ бою.

Съ этимъ постоянствомъ причинъ, понижающихъ процентъ попаданія, въ морскомъ бою поневолѣ приходится мириться; и если нельзя расчитывать на большой процентъ попаданія, а нужно все таки засыпать противника снарядами, то слѣдовательно надо больше ихъ выпускать. Такимъ образомъ, особо важное значеніе пріобрѣтаетъ скорострѣльность. Дѣйствительно, несмотря на малый процентъ попаданія, въ результатѣ, какъ китайскія суда при Ялу, такъ и испанскія при С. Яго (Рис. 14 и 15) были пронизаны массой снарядовъ, довольно ровно распредѣлявшихся по всей поверхности обстрѣливаемаго корабля.

Вліяніе скорострѣльности сказывается еще въ томъ, что, благодаря ей, легче справиться съ опредѣленіемъ разстояній, прибѣгая къ пристрѣлкѣ. Медленно стрѣляющія орудія при быстромъ измѣненіи разстояній пристрѣлкой очевидно пользоваться не могутъ. Это еще болѣе должно укрѣпить насъ въ убѣжденіи, что главная артиллерія на кораблѣ—это скорострѣльная, а крупная оружіе второстепенное, употребляемое, согласно своему назначенію, при представившемся удобномъ случаѣ, подобно минѣ и тарану.

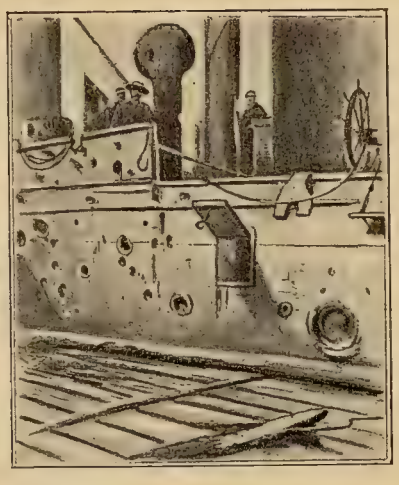


Рис. 14. Часть борта китайскаго броненосца „Чепъ-Іенъ“ послѣ сраженія при Ялу.

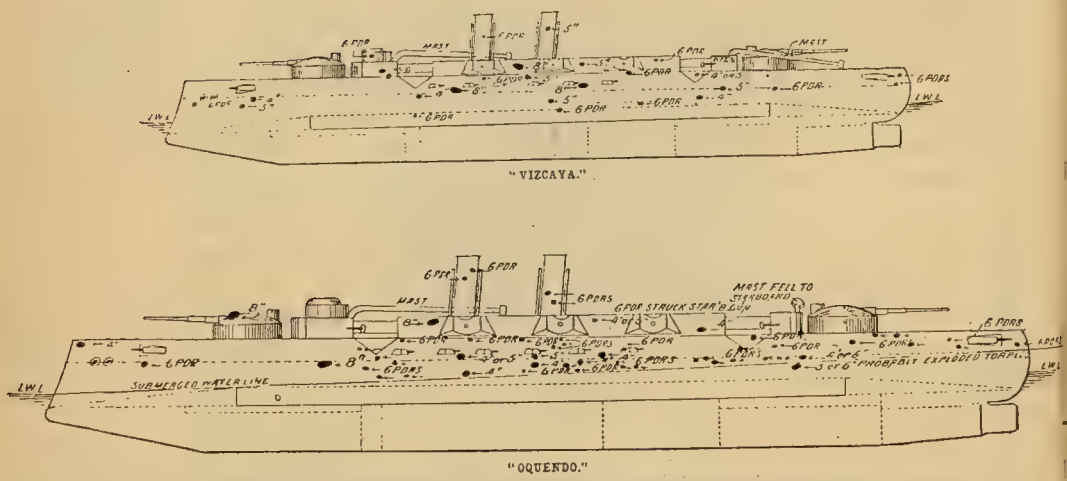


Рис. 15. Распредѣленіе попаданій американскихъ снарядовъ въ испанскіе крейсеры „Viscaya“ и „Oquendo“ въ сраженіи при С. Яго (1898 г.).

III. Оборонительныя средства корабля [1]).

Неуязвимость.

Каковъ бы не былъ метательный снарядъ (таранъ, мина, артиллерійскій снарядъ), стремящійся войти внутро корабля и произвести тамъ извѣстное разрушеніе, естественно прежде всего является мысль — воспрепятствовать этому проникновенію. Рѣшеніе, повидимому, самое простое, и вмѣстѣ съ тѣмъ самое радикальное разъ не удастся снаряду проникнуть внутрь, тѣмъ самымъ будетъ достигнута полная гарантія отъ разрушенія внутри и потопленія корабля. Такая способность корабля къ оборонѣ называется *неуязвимостью*,—качество, конечно, самое желательное.

Ну, а если нѣтъ надежды въ достаточной мѣрѣ развить эту неуязвимость корабля, если для достиженія этого качества придется приносить слишкомъ тяжелыя, непосильныя жертвы въ другихъ отношеніяхъ, тогда что же дѣлать? Къ какимъ способамъ защиты обратиться?

Разсмотримъ надводную и подводную части корабля отдѣльно.

Непотопляемость.

Вошедшіе внутро корабля въ подводной части таранъ, мина или снарядъ грозятъ кораблю потопленіемъ. Слѣдовательно, если ужъ нельзя имъ въ этомъ помѣшать, то надо принять всѣ мѣры, чтобы корабль, получивши пробоину, не затонулъ. Вотъ способность корабля продолжать держаться на водѣ, имѣя поврежденіе въ подводной части, называется *непотопляемостью*.

Живучесть.

Въ надводной части корабля это не такъ. Поврежденіе можетъ быть самое ужасное, но корабль опасности потопленія не подвергается. Но если подводная часть корабля важна тѣмъ, что она поддерживаетъ его на водѣ, надводная—вѣдь сражается, и, слѣдовательно, если ее нельзя сдѣлать неуязвимой, надо постараться о томъ, чтобы всякое въ ней поврежденіе по возможности меньше отражалось на этой способности къ нанесенію вреда противнику. Эта способность корабля продолжать бой при поврежденіяхъ въ надводной части носитъ названіе *живучести*.

Каждый элементъ защиты можетъ быть отнесенъ къ первому, второму или третьему качествамъ.

Жизненныя части корабля.

Не всѣ части корабля требуютъ одинаково сильной защиты. Есть части менѣе важныя и болѣе важныя, и, наконецъ, имѣются такія, поврежденія коихъ вызовутъ крупную и даже неминуемую катастрофу. Такія части называются *жизненными*.

Напр., если корабль лишится машины, или котловъ, которые

---

[1]) См. схему № 2 (Консп. стр. 4).

питаютъ машину паромъ, или винтовъ, которые двигаютъ корабль, или руля — онъ потеряетъ свою подвижность или поворотливость, и, хотя-бы и сохранилъ свои пушки и мины, но легко можетъ стать добычей противника, такъ какъ напр. его гораздо легче потаранить или утопить миной. Слѣдовательно, всѣ эти части жизненныя. Если будутъ взорваны его запасы зарядовъ или снарядовъ, корабль потеряетъ свою наступательную силу; если въ его подводную часть войдетъ слишкомъ большое количество воды, онъ или затонетъ, или такъ сильно накренится, что не въ состояніи будетъ продолжать бой, а слѣдовательно и эти части корабля - жизненныя.

Если будетъ уничтоженъ тотъ пунктъ корабля (боевая рубка), гдѣ сосредоточены всѣ приборы, посредствомъ которыхъ командиръ управляетъ кораблемъ и отдаетъ свои приказанія во всѣ его части, управлять имъ сдѣлается крайне затруднительнымъ; на кораблѣ можетъ воцариться даже общій хаосъ, такъ какъ имѣются на немъ такія части, которыя могутъ дѣйствовать только по приказаніямъ (машины, руль),—и вотъ, слѣдовательно и этотъ пунктъ надо отнести къ числу жизненныхъ частей корабля.

На защитѣ этихъ жизненныхъ частей и сосредоточиваютъ всѣ усилія, дѣлая ихъ или неуязвимыми, или живучими, или придавая имъ качество непотопляемости.

Защита современнаго корабля противъ артиллеріи, тарана и мины.

Чертежъ 17 представляетъ поперечный разрѣзъ современнаго броненосца, съ показаніемъ его защиты (броня затушевана чернымъ).

Неуязвимость жизненныхъ частей, находящихся надъ водой, достигается въ извѣстной степени броней и расположеніемъ запасовъ угля. Начиная отъ поверхности воды вдоль всей средней части корабля, въ которой имѣется наибольшее число жизненныхъ частей, по борту идетъ $9''$ броня, въ подмогу которой служитъ слой угля. Казематы для орудій средняго калибра защищены $6''$ броней, которая, конечно, не дѣлаетъ ихъ неуязвимыми; но за то эта артиллерія живуча, такъ какъ она имѣется въ большомъ количествѣ и трудно всю ее вывести изъ строя. Чтобы одинъ разорвавшійся въ казематѣ снарядъ не могъ бы вывести изъ строя больше одного орудія, для каждой пушки имѣется отдѣльный казематъ; особой броней защищены трубы, по которымъ подаются въ нихъ снаряды и заряды. Крупныя пушки защищены гораздо надежнѣе: въ верхней части барбеты покрыты $14''$ броней и только та ихъ часть, до которой снаряды могутъ добраться только пробивъ бортовую $9''$ броню и слой угля, имѣетъ защиту лишь въ $5^{\frac{1}{2}}''$.

Боевая рубка защищена очень надежно—$12''$ броней. Защищать тонкой броней боевую рубку не стоитъ, такъ какъ она бу-

деть служить лишь для того, чтобы заставлять взрываться попадающіе въ рубку снаряды, не преграждая пути многочисленнымъ снарядамъ артиллеріи среднихъ калибровъ противника. Въ такомъ случаѣ лучше не имѣть вовсе рубки,—тогда многіе снаряды пролетѣли-бы мимо, не взорвавшись. Тонкая броневая рубка, это не защита для командира, а скорѣе западня. Таковой оказалась боевая рубка (рис. 16) на китайскомъ крейсерѣ Тси-Іенъ которую

Рис. 16. Боевая рубка китайскаго крейсера „Тси-Іенъ“, пронизанная японскимъ снарядомъ.

пробилъ снарядъ небольшаго калибра, разорвался внутри и уничтожилъ всѣхъ тамъ находившихся и всѣ приборы для управленія кораблемъ.

Изъ боевой рубки спускается внизъ броневая труба, по которой идутъ всѣ переговорныя трубы и электрическіе и механическіе провода до особаго помѣщенія, называемаго центральнымъ постомъ, откуда уже они, подъ защитой броневой палубы, расходятся по всему кораблю. Для живучести, наиболѣе важные приборы для управленія кораблемъ помѣщаются, кромѣ боевой рубки, еще въ нѣсколькихъ мѣстахъ; въ послѣднее время начали ставить на корабляхъ по двѣ броневыхъ рубки.

Чтобы жизненныя части, помѣщающіяся въ надводной части корабля, не могли быть повреждены снарядами, пробившими бортовую защиту, они прикрываются броневой палубой, которая въ серединѣ дѣлается горизонтальной, а къ бортамъ, къ носу и къ кормѣ, идетъ скатомъ; на скатахъ она дѣлается толще, такъ

какъ снаряды ударяютъ въ нее подъ большимъ угломъ. Такъ какъ подводная часть вся жизненная, то около поверхности воды бортовая броня должна идти отъ самаго носа до кормы. Въ глубину, самая незначительная часть подводной поверхности защищается броней, которая идетъ только на такую глубину, на которой для борта могутъ еще быть опасны артиллерійскіе снаряды. Пространство, образуемое второй палубой, скатомъ броневой палубы и бортомъ (коффердамы), если тамъ не помѣщается уголь, наполняютъ такимъ веществомъ (целлюлоза), которое имѣетъ свойство разбухать отъ воды, такъ что если снарядъ пробьетъ бортъ и въ целлюлозу попадетъ вода, она сама затянетъ пробоину.

Для артиллеріи подводная часть корабля трудно доступна.

Если мы теперь прослѣдимъ путь, который надо пройти снаряду, чтобы добраться до котловъ, машины или помѣщеній для боевыхъ запасовъ, т. е. до такихъ частей, поврежденіе которыхъ могло-бы вывести корабль изъ строя, то увидимъ, что сначала онъ долженъ пробить бортовую броню, затѣмъ слой целлюлозы или угля, потомъ броневую палубу и за ней еще слой угля. Отсюда становится ясно, на сколько мало надежды повредить жизненныя части корабля посредствомъ артиллеріи и вывести его изъ строя или потопить снарядами большихъ калибровъ, попавшими въ бортъ около поверхности воды.

Остальная часть подводной поверхности корабля не бронируется, такъ какъ это была-бы такая тяжесть, которой не вынесъ-бы ни одинъ корабль современной постройки. Затѣмъ, противъ мины броня еще представляла-бы извѣстную защиту, что-же касается до тарана, то едва-ли его удержитъ даже самая толстая броня; она не будетъ конечно непосредственно пробита, но будутъ сдвинуты плиты и смяты внутреннія крѣпленія, и такимъ образомъ будетъ открытъ путь водѣ во внутренность корабля.

Водонепроницаемыя отдѣленія.

Для достиженія извѣстной неуязвимости въ подводной части, бортъ его подъ водой и дно дѣлаютъ двойными, такъ что вода не попадетъ во внутренность корабля, если таранъ или мина пробьютъ только наружный бортъ. Для развитія-же качества непотопляемости, корабль въ подводной части раздѣляется такъ называемыми непроницаемыми переборками (имѣющіяся въ нихъ двери герметически запираются) на рядъ отдѣленій, съ такимъ разсчетомъ, что если то отдѣленіе, въ которомъ произведена пробоина, наполнится водой, остальныя отдѣленія поддержатъ корабль на водѣ. Для той-же цѣли существуютъ могущественныя водоотливныя средства, посредствомъ которыхъ можно выкачивать воду изъ любаго отдѣленія.

Защита руля и винтовъ.

Чтобы защитить руль и винты—чрезвычайно важные органы корабля,—служитъ особое устройство кормы военныхъ кораблей, какъ это явствуетъ изъ чертежа 18, на которомъ показано сравнительное устройство кормы на военномъ и коммерческомъ кораблѣ.

При появленіи тарана пробовали отъ него защищаться тѣмъ (на старыхъ монторахъ), что надводная часть корабля (чертежъ 19) дѣлалась въ видѣ бронированной платформы, гораздо болѣе широкой и длинной, нежели подводная часть; тогда таранящій, ударившись носомъ въ платформу, не могъ достать концомъ своего тарана подводную часть. Однако, эти свѣсы на столько ухудшаютъ мореходныя качества корабля, что это средство противъ тарана тогда-же было оставлено и на другихъ типахъ судовъ не повторялось.

Сѣти.

Для того, чтобы не допустить мину дойти до корабля, употребляются стальныя сѣти (черт. 20), которыя развѣшиваются кругомъ корабля на прикрѣпленныхъ къ борту шестахъ въ 15—20 футъ длиной; на этомъ разстояніи взрывъ мины совершенно безопасенъ для корабля. Однако, въ послѣднее время начали значительно ограничивать употребленіе сѣтей и причинъ къ тому не мало.

Во-первыхъ, сѣти не годятся, когда корабль на ходу; кромѣ того, что онѣ стѣсняютъ маневрированіе, онѣ отъ движенія корабля всплываютъ и мина свободно пройдетъ подъ сѣтью, а затѣмъ на мину одѣваются особые ножи, которые довольно удачно прорѣзаютъ сѣть. Надо думать однако, что сѣти могутъ быть еще значительно усовершенствованы и тогда на якорѣ и въ морѣ, на самомъ маломъ ходу, онѣ составятъ серьезное препятствіе для дѣйствія минами.

Предохраненіе корабля отъ минъ заграждeнія.

Предлагаются также способы, предохраняющіе суда отъ минъ заграждeнія (плавучихъ), но, по отсутствію опытовъ, нельзя сказать на сколько они окажутся практичными. Одинъ изъ способовъ (черт. 21) заключается въ томъ, чтобы, на скрѣпленныхъ подъ прямымъ угломъ шестахъ a, окружить подводную часть корабля веревкой (лееромъ) b, которая и будетъ отводить мину отъ корабля, или взрывать ее въ безопасномъ отъ него разстояніи; предлагаются также особыя ножницы, которыя будутъ обрѣзывать минрепъ, когда мина будетъ отведена отъ корабля.

Уничтожаніе минныхъ заграждeній.

Пока-же, раньше, чѣмъ рѣшиться проходить по тому мѣсту, на которомъ предполагаются мины, его предварительно очищаютъ отъ нихъ, для чего высылаются шлюпки и мелкія суда (миноносцы).

Траленіе. Одинъ изъ способовъ вылавливанія минъ заключается въ такъ называемымъ траленіи. Для этого двѣ шлюпки идутъ рядомъ, на извѣстномъ разстояніи другъ отъ друга, и тянутъ за оба конца веревку (обыкновенно стальную), называемую траломъ, которая плыветъ на извѣстной глубинѣ и задѣваетъ за мины, если онѣ плавучія; найденную мину оттаскиваютъ въ сторону отъ прохода. Глубина, на которой идетъ тралъ, зависитъ отъ скорости хода шлюпокъ и отъ разстоянія между ними, и чѣмъ быстрѣе они идутъ, тѣмъ мельче плыветъ тралъ.

Если мины донныя, то тралъ долженъ идти по дну (чертежъ 22), на которомъ его удерживаетъ грузъ *f* и двѣ небольшія мины (около 18 фунтовъ пироксилина) *e* и *e*. Часть трала *ab*, снабженная буйками, идетъ по поверхности воды, а отъ точекъ *a*, *b*, *c* и *d* идутъ тяги, посредствомъ которыхъ шлюпки тащатъ тралъ. По одной изъ тягъ идетъ проводъ для взрыва мины *e* и *d*. Когда тралъ своей частью *cd* или одной изъ защепокъ *c* задѣнетъ за проводникъ непріятельской мины, взрываютъ одну изъ своихъ минъ и такимъ образомъ перебиваютъ проводникъ и можетъ случиться, что и самая мина будетъ разрушена. Для этой-же цѣли употребляются небольшіе якоря особаго устройства (дреки и кошки), которые тащатъ по дну, а задѣтый проводникъ, или вытаскиваютъ на поверхность воды и перерѣзаютъ, или перебиваютъ его особой небольшой миной, приспособленной къ якорю.

Контръ-мины. Понятно однако, какъ медленны и неудобны всѣ такіе пріемы, и на сколько трудно будетъ пользоваться ими подъ огнемъ. Поэтому гораздо болѣе совершеннымъ считается способъ уничтоженія миннаго загражденія посредствомъ контръ-минъ. Контръ-мины имѣются или особаго устройства, или та-же мина загражденія, которая была описана раньше (стр. 25) превращается въ контръ-мину, по наполненіи пироксилиномъ той части мины, которая служила для плавучести; тогда зарядъ мины дойдетъ до 9 пудовъ пироксилина. Такія мины укладываются на шлюпку, какъ показано на чертежѣ 23 и шлюпку эту ведетъ по мѣсту миннаго загражденія мелкое паровое судно, въ томъ мѣстѣ, гдѣ нужно его уничтожить, выбрасывая одну за другой контръ-мины, которыя имѣютъ грузы (якоря) для своей установки; отойдя на извѣстное разстояніе, взрываютъ сразу всю линію контръ-минъ (Рис. 17), вслѣдствіе чего всѣ мины, въ пространствѣ, занятомъ контръ-минами, разрушаются, или взрываются, оттого что отъ сотрясенія разбиваются стклянки съ хромовой жидкостью (стр. 25). Этотъ способъ требуетъ всего нѣсколькихъ минутъ отъ момента сбрасыванія первой мины до момента взрыва, а по-

тому является болѣе надежнымъ; недостатокъ-же его заключается въ томъ, что для примѣненія его требуется потратить громадное количество пироксилина. Для обозначенія очищеннаго прохода каждая серія минъ имѣетъ нѣсколько буйковъ, которые удерживаются на якоряхъ на мѣстѣ взрыва.

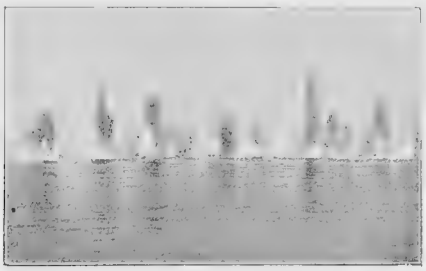


Рис. 17. Уничтоженіе миннаго загражденія посредствомъ одновременнаго взрыва 12-ти контръ-минъ.

Отживаетъ-ли броня свой вѣкъ?

Говоря о защитѣ, я долженъ выдѣлить вопросъ о бронѣ и даже поставить его такъ: отживаетъ-ли броня свой вѣкъ?

Не потому возбуждаю я этотъ вопросъ, чтобы его возбуждала жизнь, чтобы въ какомъ либо флотѣ существовало серьезное намѣреніе освободиться отъ брони. Напротивъ, употребленіе брони распространяется все больше и больше; не говоря уже о томъ, что броня расползается теперь почти по всему борту, крейсера строятся главнымъ образомъ броненосные, дѣлаются даже попытки бронировать миноносцы...

Однимъ словомъ, если судить по фактамъ, значеніе брони усиливается, а между тѣмъ въ печати, въ особенности въ нашей и во французской, и не только въ общей, но и въ спеціальной, является не мало статей съ нападками на броню, съ требованіемъ полнаго ея уничтоженія, съ предположеніями отказаться отъ морскихъ чудовищъ—большихъ броненосныхъ судовъ и т. п. Противники брони указываютъ на то, что броня—это мертвый, безцѣльный грузъ, что изъ за нея пришлось строить корабли чудовищной величины; что броня должна исчезнуть, такъ какъ она, будто-бы не давая никакой силы, только отдаляетъ пораженіе; что лучше положиться на силу своего меча, нежели на крѣпость своего щита; что существовала же броня въ сухопутныхъ войскахъ въ видѣ латъ, однако тамъ отъ нея давнымъ давно отказались; что броня наконецъ не защищаетъ противъ орудій крупныхъ калибровъ и т. п.

Дѣйствительно, броня отнимаетъ на кораблѣ громадный вѣсъ (конси. стр. 5, схема № 3)—около $^1/_3$ вѣса всего корабля,—который прекрасно можно было-бы использовать на то, чтобы, или уменьшить величину корабля, или увеличить его наступательную силу, или запасы угля и скорость и т. п.

Повидимому все это заманчиво, а между тѣмъ все таки никто этого не дѣлаетъ, и идея объ уничтоженіи брони не выходитъ изъ области предложеній, не находящихъ себѣ осуществленія. Дать этому посильное объясненіе я считаю своею обязанностью, такъ какъ, если противники брони не оказались способными убѣдить своими доводами спеціалистовъ, то на общественное мнѣніе они своими заманчивыми, но плохо обоснованными перспективами вліяютъ очень сильно, и именно въ средѣ невоенной и неспеціальной вы чаще всего встрѣтите людей трактующихъ о безполезности брони и броненосцевъ [1]).

Итакъ, возвратимся къ доводамъ противъ брони.

Говорятъ, что въ сухопутныхъ войскахъ давно отказались отъ латъ. Между тѣмъ латы бросили тогда, когда они перестали защищать отъ ружейнаго огня, а утолстить ихъ было нельзя, такъ какъ носить ихъ долженъ былъ все тотъ-же человѣкъ, силы котораго ограничены. Я думаю, что если-бы было извѣстно средство увеличить силы человѣка на столько, чтобы носить такія латы, которыя давали-бы удовлетворительную защиту противъ, хотя-бы только ружейнаго огня, латы вѣроятно существовали-бы до настоящаго момента.

Между тѣмъ, корабль именно обладаетъ возможностью увеличивать подъемную силу, увеличивая свои размѣры, и если броня въ тактическомъ и въ боевомъ отношеніяхъ приноситъ пользу, то надо считать такое увеличеніе размѣровъ корабля вполнѣ законнымъ.

Теперь, слѣдовательно, надо посмотрѣть, потеряла-ли броня свою силу, какъ это случилось когда-то съ латами, или потеряла она свой смыслъ вслѣдствіе того, что все таки орудія крупнаго калибра на извѣстномъ разстояніи пробиваютъ самую толстую броню?

На оба эти вопроса приходится отвѣтить отрицательно.

Результаты борьбы артиллеріи съ броней за послѣднее время.

Борьба артиллеріи съ броней, о которой я упоминалъ выше, продолжается, и едва-ли можно утверждать, что артиллерія въ этой борьбѣ имѣетъ перевѣсъ. Въ то время, какъ артиллерія отказалась отъ увеличенія калибровъ и обратилась къ увеличенію начальной скорости и усовершенствованію матеріала снаряда,—иначе пушкамъ пришлось-бы дойти до ужасающихъ размѣровъ,—броня тоже перестала утолщаться и перешла къ усовершенствованію

---

[1]) Лееръ. Стратегія. Часть III. Приложеніе XX.

матеріала и способа выдѣлки, и достигла въ этомъ отношеніи превосходныхъ результатовъ.

До 1880 года броня дѣлалась изъ кованаго желѣза, но когда снаряды изъ закаленнаго чугуна начали ее пробивать, она начала дѣлаться изъ стали или изъ двухъ слоевъ стали и желѣза (броня компаундъ). Въ 1886 году появились снаряды изъ хромомовой стали и начали легко пробивать стальную и смѣшанную броню; но броня не осталась въ долгу: сначала она усилилась вслѣдствіе прибавленія къ стали никкеля (стале-никкелевая броня), а въ 1890 году уже появились плиты американскаго завода Гарвея (гарвеированная броня), которыя свели успѣхи достигнутые артиллеріей къ нулю. Усовершенствованіе заключалось въ томъ, что вся плита дѣлается изъ вязкой стали, но поверхность ея, обращенная внаружу, посредствомъ особаго процесса (цементированія), дѣлается столь твердой, что снаряды о нее разбиваются, тогда какъ задній мягкій слой брони служитъ какъ бы упругой подушкой для передней ея поверхности. Въ 1895 году извѣстный заводчикъ Крупъ значительно усовершенствовалъ способъ выдѣлки цементированныхъ плитъ и эта броня получила названіе Крупповской.

Въ отвѣтъ на это, начали совершенствовать качество металла, изъ котораго выдѣлываются снаряды, и наконецъ предложено было головную часть снаряда снабжать колпачкомъ изъ болѣе мягкаго металла, который предохранялъ-бы въ первый моментъ удара головную часть отъ разбиванія. Колпачки эти увеличили силу снарядовъ на 10—15 процентовъ.

Въ окончательномъ результатѣ за послѣднія 20 лѣтъ, сила артиллерійскаго снаряда при ударѣ увеличилась въ среднемъ въ три раза и почти во столько-же разъ сопротивленіе крупповской брони больше сопротивленія брони изъ кованаго желѣза; но надо замѣтить, что для того, что-бы пробить броню вдвое болѣе толстую, требуется, больше чѣмъ двойная сила при ударѣ.

Полигонные опыты не даютъ полнаго представленія о сопротивляемости брони.

Однако, къ этимъ заключеніямъ приводятъ лишь опыты на полигонѣ; между тѣмъ оказывается, что въ дѣйствительности броня даетъ гораздо большую сопротивляемость, нежели на опытномъ полѣ. Когда броневая плита вдѣлана въ бортъ корабля, сила удара снаряда разлагается на весь корабль, на всѣ его крѣпленія и даже на воду, поддерживающую корабль; все это нѣсколько смягчаетъ силу удара. Между тѣмъ, на полигонѣ броневая плита не имѣетъ упругаго основанія и должна одна выдержать всю тяжесть удара. Затѣмъ, на полигонѣ главнымъ образомъ наблюдаютъ результаты нормальныхъ ударовъ, и всѣ сравненія артиллеріи съ бронеей производятся обыкновенно, подразумѣвая ударъ по нормали;

въ бою-же такіе удары—исключеніе, при косвенныхъ-же ударахъ сопротивленіе брони сильно увеличивается.

Поэтому полигонные опыты вполнѣ пригодны, чтобы сравнивать между собою брони различныхъ способовъ выдѣлки противъ тѣхъ-же снарядовъ, или различные снаряды противъ той-же брони; они даютъ сравнительную сопротивляемость брони, но о боевой ея сопротивляемости по опытамъ на полигонѣ судить нельзя.

Въ морскихъ сраженіяхъ послѣдняго времени броня оказалась сильнѣе нежели на полигонѣ.

Наконецъ, сила брони блестящимъ образомъ подтвердилась во всѣхъ бояхъ послѣдняго времени, начиная съ Лиссы и кончая Ялу и С. Яго. Во второй части сраженія при Ялу два китайскихъ, хотя сравнительно старыхъ, но хорошо бронированныхъ корабля съ честью выдержали бой съ пятью гораздо болѣе новыми и сильными по артиллеріи, но гораздо хуже бронированными, японскими судами. Хотя у японцевъ были пушки, способныя по полигоннымъ опытамъ пробивать гораздо болѣе толстую броню, нежели та, которой были обшиты китайскія суда, но все-таки эта броня ни разу не была пробита, хотя и были въ нее попаданія.

Въ сраженіи при С. Яго изъ четырехъ испанскихъ судовъ только одинъ (Colon) былъ хорошо защищенъ, хотя и тонкой бронею, но растянутой почти по всему борту. Въ то время, какъ первые-же попавшіе американскіе снаряды произвели на остальныхъ трехъ испанскихъ судахъ цѣлый рядъ пожаровъ, разогнали прислугу и причинили имъ серьезныя поврежденія, Colon остался совершенно невредимъ, хотя и въ него попало 8 снарядовъ.

Броня предназначается для защиты корабля не отъ крупныхъ пушекъ, а отъ скорострѣльной артиллеріи.

Что-же касается до того, что будто-бы броня не имѣетъ смысла, такъ какъ все таки существуютъ пушки, которыя на извѣстномъ разстояніи ее пробиваютъ, то надо помнить, что пушекъ большаго калибра на кораблѣ мало, стрѣляютъ онѣ рѣдко, подводная часть все-таки для нихъ трудно уязвима; въ надводной же части мѣстное, хотя-бы и очень большое поврежденіе не такъ опасно, какъ масса попаданій снарядовъ скорострѣльной артиллеріи. Отъ нея-то и нужно главнымъ образомъ защищаться, какъ отъ главной на кораблѣ.

Возвращеніе-же исключительно къ большимъ калибрамъ едва-ли возможно: это страшно уменьшитъ число орудій, сдѣлаетъ число попаданій чрезвычайно малымъ, и все равно этихъ попаданій будетъ недостаточно, чтобы потопить корабль и даже вывести его изъ строя; корабль гораздо больше пострадаетъ, если онъ подвергнется огню соотвѣтствующаго количества скорострѣльныхъ пушекъ.

Въ подтвержденіе этого можно привести такой разсчетъ, заимствованный изъ морскаго ежегодника Брассея за 1901 годъ [1]). Но

[1]) The Naval Annual 1901 стр. 400.

вѣсу одна 12″ пушка можетъ быть замѣнена восемью 6″ скорострѣльными; и въ то время, какъ она попадетъ одинъ разъ, 6″ снаряды попадутъ въ тридцати двухъ мѣстахъ и внесутъ внутро корабля 300 фунтовъ взрывчатаго вещества, тогда какъ въ 12″ снарядѣ его имѣется только 80 фунтовъ. Лѣтомъ 1900 года въ Англіи былъ произведенъ опытъ разстрѣливанія стараго броненосца „Bellcisle“, и въ результатѣ выяснилось [1]), что броня служитъ прекраснымъ прикрытіемъ противъ фугасныхъ снарядовъ, и что въ незащищенныхъ броней частяхъ корабля немыслимо сражаться противъ многочисленной скорострѣльной артиллеріи. Этотъ выводъ интересно сопоставить съ тѣмъ, что изъ строящихся въ настоящій моментъ въ Англіи сорока большихъ судовъ, тридцать семь броненосныхъ (остальныя три защищены только броневой палубой), а изъ предположенныхъ къ закладкѣ въ будущемъ году девяти большихъ судовъ, нѣтъ ни одного не броненоснаго [2]).

Преобразованія въ расположеніи брони.

Разъ мы станемъ на ту точку зрѣнія, что скорострѣльная артиллерія—главная на кораблѣ, и именно противъ нея то и слѣдуетъ разсчитывать броневую защиту, а не противъ рѣдко стрѣляющихъ и тѣмъ рѣже попадающихъ орудій крупнаго колибра, намъ станетъ ясна эволюція, произошедшая въ послѣднее время въ расположеніи брони. Эволюція эта состоитъ въ томъ, что броня сдѣлалась тоньше, но стремится захватить все бо̀льшую и бо̀льшую поверхность борта корабля, тогда какъ прежде (чертежъ 2), она, будучи предназначена защищать самыя жизненныя части корабля противъ орудій крупнаго калибра, собиралась въ небольшіе куски толстѣйшей брони, оставляя бо̀льшую часть поверхности корабля совершенно беззащитной. Первымъ былъ такъ бронированъ французскій крейсеръ „Dupuy-de-Lôme“ (черт. 24), спущенный въ 1890 году, вслѣдъ за преобразованіемъ артиллеріи среднихъ калибровъ въ скорострѣльную и появленія сильно взрывчатыхъ веществъ для снаряженія снарядовъ.

Стремленіе къ лучшей защитѣ одинаково, какъ на сухомъ пути, такъ и въ морѣ.

Итакъ, броня нужна; а тогда увеличеніе размѣровъ корабля, чтобы имѣть возможность ею покрыться, вполнѣ законно.

Наконецъ, обращу ваше вниманіе еще на одно обстоятельство. Вы тоже, вслѣдствіе развитія въ послѣднее время разрушительной силы и дальности огня, не прочь поискать себѣ защиты. И если вамъ недоступна броня, то защита у васъ подъ ногами—земля. Это лучшая ваша броня и вы прилагаете теперь всѣ усилія, чтобы использовать эту естественную броню. Вы, какъ богатыри

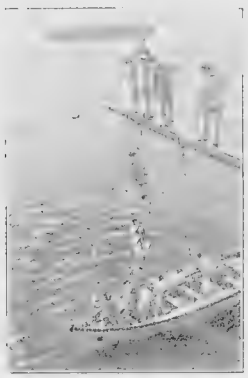
[1]) Тамъ-же, стр. 421.

[2]) Тамъ же, стр. 469, 470 и 476.

въ сказкахъ, становитесь сильнѣе, припадая къ родившей васъ землѣ, у нея ищете себѣ защиты. Для насъ-же наша почва не родная мать, а мачиха; вмѣсто защиты она готова насъ поглотить при малѣйшей нашей оплошности. Мудрено-ли, что мы обращаемся къ бронѣ и возимъ ее съ собой, благо намъ это доступно, благо въ нашемъ распоряженіи имѣется громадная подъемная и механическая сила нашихъ кораблей.

Однимъ словомъ, современная боевая обстановка заставляетъ, какъ моряковъ, такъ и сухопутныхъ стремиться къ одному и тому-же, т. е. искать защиты, вслѣдствіе усовершенствованія огнестрѣльнаго оружія; но идутъ они различными путями, каждый примѣняясь къ своей частной обстановкѣ.

IV. Типы военныхъ судовъ [1]).



Мѣсто шлюпокъ, когда корабль на якорѣ (перпендикулярно къ борту корабля устанавливается особое бревно (выстрѣлъ), къ которому привязываются шлюпки).

Основанія для раздѣленія военныхъ кораблей на типы.

Въ зависимости отъ тѣхъ цѣлей, для которыхъ предназначенъ корабль, и отъ того, какъ въ немъ скомбинированы различныя средства нападенія и защиты, военные корабли раздѣляются на типы.

Пустой корпусъ, который въ общемъ составляетъ около $^1/_3$ вѣса всего корабля (Схема № 3, консп. стр. 5) можетъ вмѣстить въ себя только извѣстный грузъ; а въ зависимости отъ того, каковъ будетъ этотъ грузъ, корабль будетъ пріобрѣтать тѣ или другія характерныя качества.

Распредѣленіе грузовъ.

Если построить такую большую, а слѣдовательно, и сильную машину, что она займетъ весь этотъ грузъ, можно придать кораблю громаднѣйшую скорость; но далеко онъ не уйдетъ, такъ какъ не останется мѣста и вѣса для запаса топлива.

Уменьшите вѣсъ машины и отдайте часть груза подъ уголь; корабль пойдетъ тише, но пройдетъ за то большее пространство, или, какъ принято говорить, корабль будетъ обладать большимъ раіономъ дѣйствій. Но на такомъ кораблѣ еще нѣтъ мѣста боевымъ элементамъ—оружію и защитѣ, и на это нужно также отдать часть груза, отнявъ его или отъ скорости хода или отъ раіона дѣйствій.

Форма корабля.

Затѣмъ на качества корабля вліяетъ также и его форма.

Чѣмъ корабль, при той же ширинѣ длиннѣе, т. е. чѣмъ больше будетъ отношеніе его длины къ ширинѣ, тѣмъ легче придать ему большую скорость, или иначе говоря, тѣмъ сравнительно мѣньшимъ грузомъ можно обойтись для машины. Но за то такой ко-

[1]) Конспектъ стр. 8—11. Таблица № 5.

рабль сильнѣе качается, и ужъ поэтому одному, для дѣйствія артиллеріей менѣе удобенъ; притомъ артиллерія—это грузъ, который помѣщается высоко надъ водой, т. е. такой, который, при наклоненіи корабля стремится его опрокинуть; и чѣмъ меньше ширина корабля при той же длинѣ, тѣмъ меньше можно помѣстить такого груза, т. е. въ данномъ случаѣ артиллеріи. Подобный же грузъ представляетъ изъ себя и броня.

Наконецъ, форма корабля вліяетъ и на его мореходность, т. е. на способность его болѣе или менѣе считаться съ величиной волны (съ состояніемъ моря). Широкій, тупой носъ, невысоко возвышающійся надъ водой, не позволитъ кораблю идти прямо противъ порядочной волны. Если даже машина его и будетъ столь могуча, что будетъ въ состояніи преодолѣть сопротивленіе волнъ, все, что находится на носу и на верхней палубѣ, можетъ оказаться поломаннымъ или унесеннымъ въ море, а уже о дѣйствіи носовой артиллеріей и рѣчи быть не можетъ.

Слѣдовательно, если желаютъ избѣжать этого недостатка, надо носовую часть корабля устроить такъ, чтобы онъ былъ въ состояніи бороться съ какой угодно волной, и ему не приходилось-бы изъ за дурной погоды уменьшать свою скорость и прекращать стрѣльбу изъ носовыхъ орудій.

Величина корабля.

Въ заключеніе укажу еще на значеніе величины корабля. *Чѣмъ онъ больше*, тѣмъ бо́льшее количество можетъ въ себя вмѣстить наступательныхъ и оборонительныхъ средствъ, тѣмъ онъ мореходнѣе и тѣмъ устойчивѣе платформа, и наконецъ, *тѣмъ съ меньшими относительными затратами вѣса можетъ ему быть сообщена извѣстная сила, защита, скорость и раіонъ дѣйствій.* Доказательствомъ этого положенія можетъ служить такой фактъ. Въ Германіи недавно рѣшено было увеличить одинъ изъ броненосцевъ береговой обороны „Hagen“. Его разрѣзали посреди́нѣ, раздвинули разрѣзанныя части и вставили между ними новую часть корабля. Такимъ образомъ, водоизмѣщеніе (вѣсъ) броненосца былъ увеличенъ на 14%, а между тѣмъ раіонъ его дѣйствій и запасы провіанта увеличились въ 1½ раза; ходъ нѣсколько увеличился, причемъ, вмѣсто прежнихъ 1,33 индикаторной силы на 1 тонну вѣса броненосца, можно было обойтись всего 1,21 силы на тонну [1]). Кромѣ того, значительно была усилена защита и увеличена сила артиллеріи и миннаго вооруженія.

Чѣмъ больше корабль, тѣмъ сравнительно легче ему придать то или другое качество.

[1]) Индикаторными силами мѣряется мощность машины. Индикаторная сила — это единица дѣйствительной работы пара въ цилиндрѣ паровой машины (75 килограммометровъ).

Вотъ теперь, принявши за основаніе вышеприведенныя соображенія, посмотримъ, какъ создались различные типы судовъ.

Эскадренный броненосецъ.

Главное оружіе современнаго флота—артиллерія; поэтому главный типъ боеваго корабля, это такой, который наилучшимъ образомъ приспособленъ для дѣйствія артиллеріей, и который обладаетъ бо́льшимъ ея количествомъ. Въ виду важнаго значенія брони, которое было выяснено выше, такой корабль долженъ быть хорошо защищенъ. Этимъ требованіямъ и удовлетворяетъ типъ такъ называемаго эскадреннаго броненосца. Отношеніе его длины къ ширинѣ около 5 (Конспект. стр. 5, схема № 3), около $^1/_{10}$ части его вѣса идетъ на артиллерію, около $^1/_3$—на защиту артиллеріи и корпуса, а остальное—въ сложности около $^1/_4$—на машину, топливо и запасы.

Величина эскадреннаго броненосца очень большая — 10.000-15.000 тоннъ (величина корабля мѣряется его вѣсомъ, называемымъ водоизмѣщеніемъ, который выражается въ тоннахъ; тонна это около 62 пудовъ), такъ какъ иначе слишкомъ мало на немъ помѣстится пушекъ, онъ сильно будетъ качаться и трудно ему будетъ придать способность дѣйствовать артиллеріей въ дурную погоду, и тотъ-же относительный вѣсъ, отданный, напр., на уголь, и на запасы, сообщитъ ему меньшій раіонъ дѣйствій. Послѣднее обстоятельство особенно рѣзко выступаетъ при сравненіи въ этомъ отношеніи эскадреннаго броненосца и миноносца. На послѣднемъ, топливо, въ доляхъ водоизмѣщенія, вѣситъ въ $1^1/_2$ раза ($^{13}/_8$), а запасы—въ два раза ($^{15}/_7$) больше чѣмъ на первомъ; а между тѣмъ эскадренный броненосецъ со своимъ запасомъ топлива можетъ пройти разстояніе по крайней мѣрѣ въ три раза большее, нежели миноносецъ, и запасовъ у него относительно еще больше.

Артиллерія новѣйшихъ эскадренныхъ броненосцевъ (Конспект. стр. 8, табл. 5-я) обыкновенно состоитъ изъ 4-хъ орудій крупнаго калибра (отъ $9''{,}4$ до $12''$) и, въ зависимости отъ калибра крупныхъ пушекъ, изъ 18—34-хъ скорострѣльныхъ орудій средняго калибра. Напр. германскій эскадренный броненосецъ „Kaiser Barbarossa", по водоизмѣщенію меньше всѣхъ остальныхъ указанныхъ въ таблицѣ; но такъ какъ крупныя его орудія имѣютъ калибръ всего въ $9''{,}4$, то у него болѣе, чѣмъ у кого либо $6''$ скорострѣльныхъ пушекъ.

Системы расположенія артиллеріи.

Крупная артиллерія въ большинствѣ случаевъ располагается въ двухъ башняхъ, изъ которыхъ одна помѣщается на носу, а другая на кормѣ. Между башнями располагается скорострѣльная артиллерія среднихъ калибровъ, причемъ имѣются двѣ системы расположенія этой артиллеріи: англійская и французская. Существенная разница въ этихъ системахъ состоитъ въ томъ, что

англичане сравнительно мало заботятся о силѣ носоваго и кормоваго огня и развиваютъ наибольшую силу своей артиллеріи въ бокъ (по борту, по траверзу); тогда какъ французы прилагаютъ всевозможныя старанія къ тому, чтобы усилить огонь по направленію впередъ и назадъ (по носу и по кормѣ). Примѣромъ можетъ служить расположеніе артиллеріи среднихъ калибровъ на новѣйшихъ эскадренныхъ броненосцахъ, англійскомъ „Venerable“ (черт. 25) и французскомъ „Suffren“ (черт. 26). На чертежахъ приведены, кромѣ плана расположенія артиллеріи, еще такъ называемыя діаграммы обстрѣла этихъ кораблей.

Діаграмма обстрѣла.

Діаграмма обстрѣла составляется такъ. Проводятъ двѣ взаимно перпендикулярныя прямыя *ab* и *cd* (черт. 25), изъ которыхъ первая изображаетъ линію, соединяющую носъ и корму, и считаютъ; что всѣ орудія помѣщены въ точкѣ *o*—пересѣченія этихъ прямыхъ. Такъ какъ орудіе № 1 (правое $12''$ орудіе въ носовой башнѣ) имѣетъ уголъ обстрѣла въ 240^0, то стороны угла *eof* опредѣляютъ сферу дѣйствія этого орудія. Чтобы чертежъ давалъ представленіе и о силѣ орудія, берутъ нѣкоторую длину *A*, пропорціональную живой силѣ снаряда и числу выстрѣловъ въ опредѣленный промежутокъ времени, и этой длиной, какъ радіусомъ, изъ точки *o*, какъ изъ центра, описываютъ дугу въ предѣлахъ угла обстрѣла орудія. Такъ какъ въ этомъ-же углѣ дѣйствуетъ еще такое-же орудіе (№ 2), то для обозначенія и его силы, въ этомъ углѣ описываютъ еще дугу радіусомъ *og* (двойная длина *A*). Чтобы обозначить силу кормовыхъ орудій №№ 3 и 4, въ отверстіи угла *eof*, обращенномъ къ кормѣ, въ которомъ только и дѣйствуютъ эти двѣ большія пушки, описываютъ двѣ дуги радіусомъ *A* и *2A*, а въ углахъ *hol* и *mon*, въ которыхъ уже обозначены орудія №№ 1 и 2, проводятъ двѣ дуги радіусомъ *3A* и *4A*.

Такимъ-же образомъ поступаютъ и со всѣми остальными орудіями, а затѣмъ выдѣляютъ площади, обозначающія сферу и силу дѣйствія орудій разныхъ калибровъ посредствомъ различной штриховки или окраски, обозначая на каждой площади число и калибръ соотвѣтствующихъ ей орудій, а также ихъ нумера.

Такая діаграмма даетъ полное и наглядное представленіе: 1) объ углахъ обстрѣла каждаго орудія; напр. на черт. 26 видно, что $12''$ орудія на французскомъ броненосцѣ имѣютъ уголъ обстрѣла въ 270^0, а напр. скорострѣльное $6^1/_2{}''$ орудіе № 10 на этомъ кораблѣ имѣетъ уголъ обстрѣла въ 180^0; 2) о сравнительной силѣ артиллеріи въ любомъ направленіи, а слѣдовательно о слабыхъ и сильныхъ углахъ; напр. у англійскаго броненосца самый слабый по огню уголъ — это *por*; 3) о числѣ и калибрѣ орудій,

дѣйствующихъ по любому направленію; напр. на французскомъ броненосцѣ, по направленію на 35° отъ носа и кормы можетъ стрѣлять 2—12″, 5—6½″ и 4—3″,9 орудій, тогда какъ на англійскомъ — по этому направленію могутъ дѣйствовать лишь 2—12″, 2—6″ и 2—3″ орудія; но за то прямо въ бокъ (по направленію на 90° отъ носа и кормы) „Venerable“ можетъ дѣйствовать изъ 4-хъ—12″, 6-ти—6″ и 8-ми—3″ орудій, а „Sufferen“ только изъ 4-хъ—12″, 5—6½″ и 4-хъ—3″, 9 орудій.

Такая діаграмма, вычерченная на деревѣ или металлѣ, служитъ на кораблѣ для того, чтобы давать себѣ постоянно отчетъ въ томъ, какія орудія имѣютъ цѣль въ своемъ углѣ обстрѣла, или для того, чтобы направлять корабль такъ, чтобы цѣль оказалась въ желаемомъ полѣ обстрѣла. Для этого ее устанавливаютъ такъ, чтобы линія *ab* была-бы паралельна направленію отъ носа на корму, и въ центрѣ *o* помѣщаютъ вращающуюся визирную линейку. Направивъ линейку на цѣль, сейчасъ-же будетъ видно, какія орудія

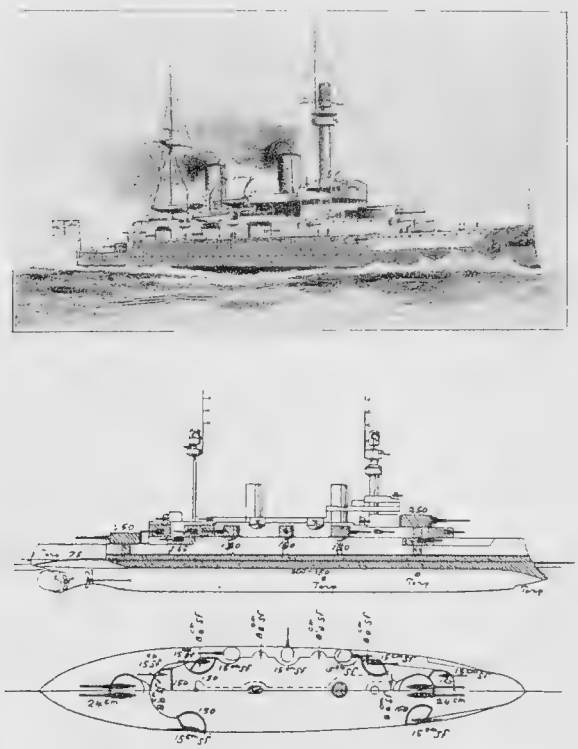


Рис. 18. Германскій эскадренный броненосецъ „Kaiser Fridrich III“.

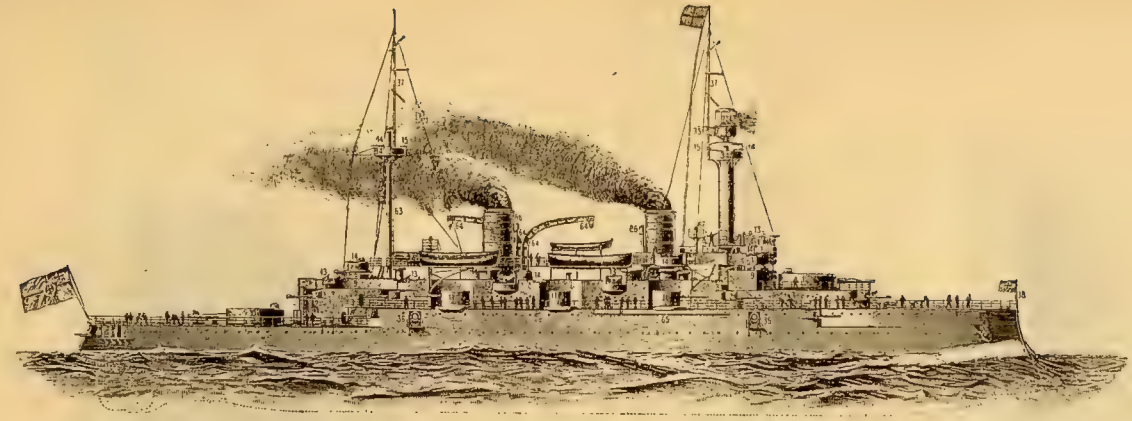
могутъ стрѣлять по этой цѣли, а поставивъ ее по желаемому направленію обстрѣла, надо только такъ направлять корабль, чтобы цѣль удерживалась на створѣ мишеней.

Сравнивать эти двѣ системы расположенія артиллеріи я не буду, такъ какъ это гораздо удобнѣе будетъ сдѣлать дальше, когда мнѣ придется говорить о боѣ.

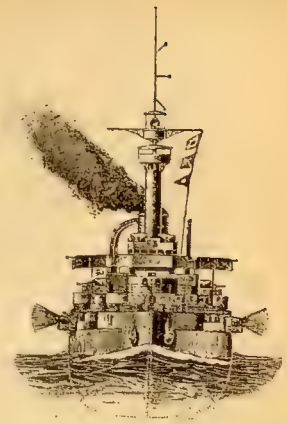
На рис. 18 представленъ наружный видъ и планъ германскаго эскадреннаго броненосца „Kaiser Friedrich III“, по образцу котораго строятся всѣ остальныя германскія суда этого типа, а рис. 19 представляетъ внутренній видъ того-же броненосца. Изъ нихъ явствуетъ, что нѣмцы приняли французскую систему расположенія артиллеріи, благодаря чему носовой и кормовой огонь на этомъ броненосцѣ очень силенъ.

Къ рис. 19.

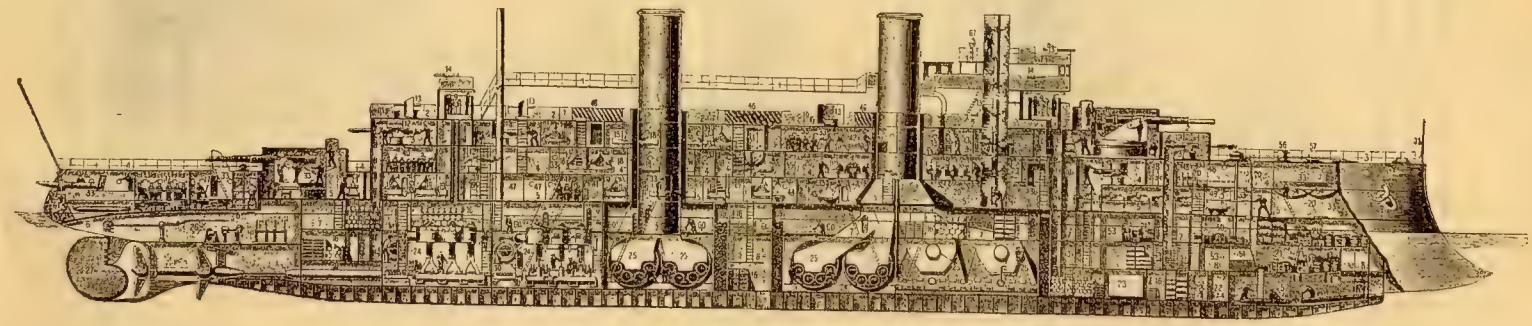
1. Командные мостики. 2. Наружная открытая палуба-спардекъ. 3. Верхняя палуба. 4. Батарейная палуба. 5. Броневая палуба. 6. Нижняя палуба. 7. Трюмъ. 8. Боевыя рубки. 9. Покрытыя бронею вращающіяся башни для двухъ 24-сантиметровыхъ скорострѣльныхъ орудій въ каждой съ трубою для подачи снарядовъ 10. Броневыя вращающіяся башни для одного 15-сантиметроваго скорострѣльнаго орудія въ каждой. 11. Броневые казематы для 15-сантиметровыхъ орудій. 12. Скорострѣльныя пушки 8,8-сантиметроваго калибра со щитами. 13. Скорострѣльныя пушки 3,7-сантиметроваго калибра. 14. Пулеметы. 15. Погреба для храненія снарядовъ. 16. Жилое помѣщеніе для командира (залъ, кабинетъ, спальня). 17. Офицерскія каюты. 18. Каюты унтеръ-офицеровъ. 19. Помѣщенія для команды судна. 20. Отдѣленія для храненія провіанта. 21. Водяной трюмъ. 22. Погребъ для льда. 23. Машинное отдѣленіе. 24. Котельное отдѣленіе. 25. Рулевое отдѣленіе. 26 Руль. 27. Винтъ, находящійся на срединной линіи продольнаго судоваго разрѣза. 28. Боковые винты. 29. Гребной валъ. 30. Якорный клюзъ съ якоремъ. 31. Таранъ. 32. Боковыя окна (иллюминаторы). 33. Боевой марсъ (для пушекъ). 34. Марсъ для боеваго (электрическаго) фонаря. 35. Боевые фонарискатели. 36 Мачтовый семафоръ (для сигналовъ). 37. Гюйсъ (отличительный знакъ военнаго корабля на якорѣ). 38. Угольныя ямы. 39. Каютъ-компанія (столовая) для морскихъ кадетъ. 40 Каютъ-компанія для унтеръ-офицеровъ-механиковъ. 41. Офицерская кухня (камбуза). 42. Кухня для команды (камбузы). 43. Ванны для унтеръ-офицеровъ, 44. Души и ванны для кочегаровъ. 45. Ящики для храненія днемъ коекъ команды. 46. Умывальныя для кадетъ. 47. Отхожія мѣста для команды. 48. Лазаретъ и лазаретныя ванны. 49. Шпилевая машина. (Машина, приводящая въ движеніе шпиль-вертикальный воротъ для подъема якоря). 50. Канатный ящикъ (для цѣпного якорнаго каната). 51. Носовое минное отдѣленіе (съ минною пушкой). 52. Входъ въ водяной трюмъ 53. Койки, подвѣшенныя подъ палубой. 54. Боевая мачта съ винтовою лѣстницею, ведущею на марсы. 55. Битенги (толстые вертикальные брусья) для крѣпленія якорныхъ канатовъ (цѣпей). 56. Закрѣпитель цѣпей (стопоръ). 57. Каютъ-компанія офицеровъ. 58. Рундуки для чемодановъ и сундуковъ команды. 59. Главная паропроводная труба. 60. Защита изъ целюлозы (идущая вокругъ судна надъ броневою, карапасною, палубою). 61. Кормовое минное отдѣленіе. 62. Проволочная лѣстница для подъема на заднюю (гротъ) мачту. 63. Краны для подъема шлюпокъ изъ воды. 64. Выстрѣлъ (бревно, которое ставится на якорѣ перпендикулярно къ борту корабля и къ нему привязываются шлюпки (рис. на стр. 55). 65. Трубы для выпуска пара. 66. Главный компасъ. 67. Клѣтки въ междудонномъ пространствѣ.



Видъ сбоку.



Видъ спереди.



Продольный разрѣзъ.

Рис. 19. Германскій эскадренный броненосецъ „Kaiser Fridrich III“.

Броненосецъ береговой обороны.

На рис. 20 и 21 изображены броненосцы береговой обороны—французскій „Valmy“ и норвежскій—„Horge“. Соображенія, оправдывающія существованіе этого типа, таковы.

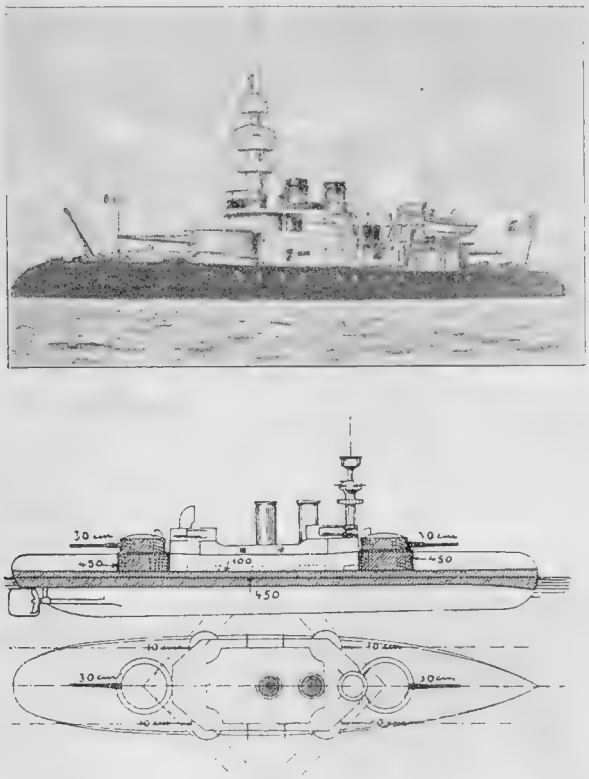


Рис. 20. Французскій броненосецъ береговой обороны „Valmy“.

Рис. 21. Норвежскій броненосецъ береговой обороны „Horge“.

Принявъ, что мы по тѣмъ или инымъ соображеніямъ, будемъ держаться оборонительнаго образа дѣйствій, и къ непріятельскимъ берегамъ не пойдемъ, а будемъ ожидать появленія его эскадренныхъ броненосцевъ у нашихъ береговъ, является мысль противупоставить имъ корабли, тоже очень сильные по артиллеріи, а также очень хорошо защищенные,—иначе имъ нечего было-бы и думать сражаться съ эскадренными броненосцами,—но способные воспользоваться особенностями своихъ береговъ, напр. мелкими мѣстами и проливами, передвигаться по внутреннимъ, защищенными островами, и кратчайшимъ путямъ, воспользоваться содѣйствіемъ береговыхъ батарей, или, въ случаѣ надобности, самимъ ихъ усилить... Для этого, прежде всего, они должны не глубоко сидѣть въ водѣ, и не могутъ быть особенно велики. Но такъ какъ ихъ артиллерія и защита должны остаться сильными, то въ относительномъ распредѣленіи общаго вѣса корабля на различные его элементы, надо-же чѣмъ нибудь пожертвовать. Прежде всего здѣсь въ жертву могутъ быть принесены запасы (Консп. стр. 5, схема № 3), такъ какъ такой корабль, дѣйствуя у своихъ береговъ, далеко не ходитъ, и всегда можетъ пополнить запасы въ своихъ портахъ. Такимъ образомъ и поступаютъ; но хотя относительный вѣсъ его топлива и запасовъ всего въ полтора раза меньше, нежели у эскадреннаго броненосца, но вслѣдствіе меньшей своей величины (отъ 3.000 до 6.500 тоннъ) (стр. 56) напр. раіонъ его дѣйствій уменьшается больше чѣмъ въ полтора раза. Вслѣдствіе этой-же причины, большій процентъ (36 вмѣсто 32 и 33) приходится отдать на броню и корпусъ и все-таки защита его гораздо хуже, нежели эскадреннаго броненосца. Чтобы не терять устойчивости платформы, приходится его дѣлать относительно шире а отчасти именно изъ за этого нельзя достигнуть на немъ такой большой скорости. Также и мореходность его оставляетъ желать многаго, такъ какъ онъ очень низокъ и легко заливается волнами,—съ чѣмъ опять таки находятъ возможнымъ мириться, такъ какъ дѣйствуетъ онъ не въ открытомъ морѣ, а преимущественно у своихъ береговъ.

Въ общемъ, слѣдовательно, недостатокъ броненосца, какъ эскадреннаго, такъ, въ большей степени, и береговой обороны—это сравнительно малая скорость, мореходность и малый запасъ топлива, а достоинство его—сила въ бою.

Крейсеръ.

Но надо не только сражаться, надо непріятеля найти, надо иногда, имѣя постоянныя о немъ свѣдѣнія, скрыть отъ него свои движенія. Наконецъ, въ числѣ средствъ войны на морѣ, считается захватъ непріятельскихъ коммерческихъ судовъ, преслѣдуя ихъ на

торговыхъ путяхъ, раскинутыхъ по всему земному шару. Для этихъ цѣлей броненосцы, по отсутствію достаточнаго хода и запаса топлива, не годятся. Такимъ образомъ, вызывается необходимость въ особомъ типѣ военнаго корабля—крейсерѣ, въ которомъ всѣ эти качества достигнуты, т. е. мореходность, дальноходность, большая скорость; но достигнуты въ ущербъ другимъ качествамъ, а именно, какъ это видно изъ схемы № 3, въ ущербъ наступательной и оборонительной силѣ. Для лучшаго достиженія скорости, но въ ущербъ устойчивости платформы, отношеніе ихъ длины къ ширинѣ гораздо больше, нежели у броненосцевъ.

Раздѣленіе крейсеровъ на броненосные и бронепалубные.

Крейсеры раздѣляются на два разряда: броненосные и неброненосные. Первые имѣютъ по борту вертикальную броню, а вторые защищены только броневой палубой, почему ихъ называютъ также *бронепалубными*.

Это раздѣленіе является въ зависимости отъ того, для какой цѣли главнымъ образомъ предназначенъ крейсеръ. Если это—развѣдчикъ при эскадрѣ, которому иногда надо и силой добыть нужныя свѣдѣнія, отогнавъ непріятельскіе крейсера; если предполагается, что онъ при встрѣчѣ эскадръ также приметъ участіе въ бою; если предполагается его отдѣлить въ долгое самостоятельное крейсерство, не желая подвергать необходимости отступать передъ каждымъ противникомъ, прикрытымъ броней; если ему придется въ дальнихъ моряхъ, при нападеніи на непріятельскія колоніи, сражаться и съ береговыми укрѣпленіями,—крейсеръ покрываютъ бронею. Всѣ эти качества, столь важны для крейсера, что теперь почти никто и не строитъ бронепалубныхъ крейсеровъ [1]), за малымъ исключеніемъ крейсеровъ самыхъ небольшихъ размѣровъ. Для достиженія этихъ качествъ, конечно приходится пожертвовать небольшой частью скорости и запасовъ угля. Водоизмѣщеніе такихъ крейсеровъ обыкновенно очень велико и мало уступаетъ, а иногда даже и превосходитъ, водоизмѣщеніе эскадренныхъ броненосцевъ (Консп. стр. 9, таблица 5).

Отличительная черта крейсеровъ отъ броненосцевъ по наружному виду (рис. 15, 22, 23, 24 и 25, черт. 41) — это сильно возвышенный носъ, благодаря чему крейсеръ свободно идетъ полнымъ ходомъ противъ большой волны.

---

[1]) Еще въ 1896 году во Франціи высшій морской совѣтъ призналъ бронепалубные крейсеры непригодными для современной службы съ эскадренными броненосцами, т. е. для эскадры (Морск. Сб. 1899 г. № 6 хрон. стр. 5). Въ строительный періодъ 1901—1907 г. во Франціи будетъ строиться только одинъ неброненосный крейсеръ на 17 броненосныхъ, а въ Англіи за время съ 1901 по 1904 г. положено выстроить тоже только одинъ бронепалубный крейсеръ на 20 броненосныхъ.

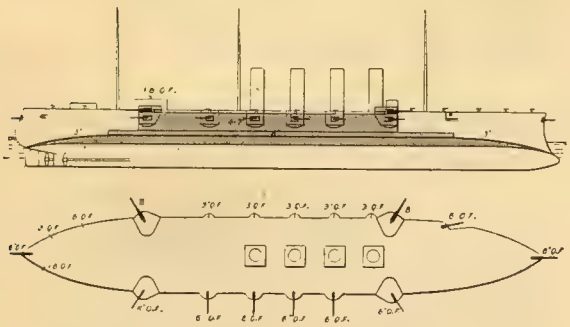


Рис. 22. Русскій броненосный крейсеръ 1-го ранга „Громобой“.

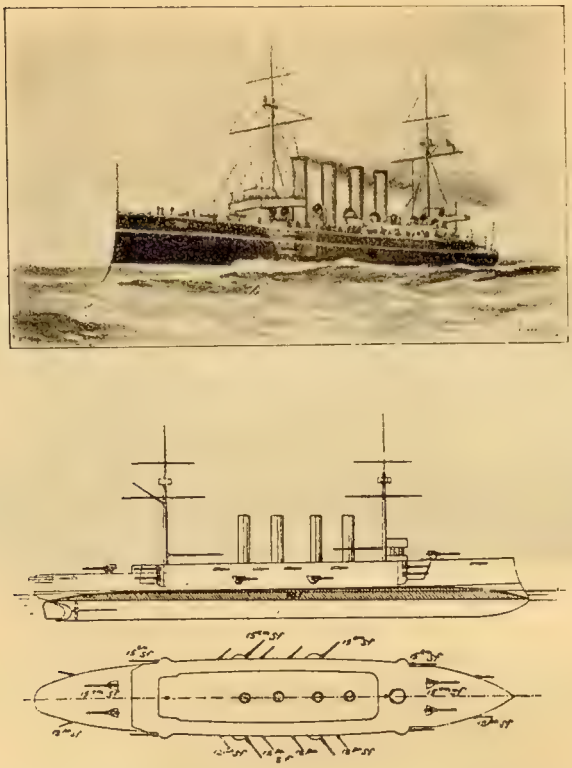


Рис. 23. Англійскій неброненосный (бронепалубный) крейсеръ 1-го класса „Diadem“.

Рис. 24. Японскій неброненосный (бронепалубный) крейсеръ 2-го класса „Takasago“.

Неброненосные крейсеры для развѣдокъ, по крайней мѣрѣ для такихъ, при которыхъ придется вступить въ бой, мало пригодны; они предназначены главнымъ образомъ для нападенія на торговлю и для ея защиты, и бываютъ различной величины, въ зависимости отъ своего назначенія.

Крейсера вооружаются почти исключительно артиллеріей среднихъ калибровъ.

Рис. 25. Французскій крейсеръ „Sfax“ съ привязнымъ воздушнымъ шаромъ.

Воздушные шары.

Для облегченія развѣдочной и дозорной службы нѣкоторые изъ крейсеровъ, состоящихъ при эскадрѣ, снабжаются привязными воздушными шарами, которые въ морской обстановкѣ получаютъ больше значенія, нежели въ сухопутной.

Извѣстенъ фактъ, что въ глубину тѣмъ лучше видно, чѣмъ выше подымаешься надъ водой; дѣйствительно, опыты показали, что съ воздушныхъ шаровъ можно открывать минныя загражденія, въ особенности плавучія мины, а также—это единственный способъ наблюдать за движеніемъ подводныхъ лодокъ.

Затѣмъ, воздушные шары даютъ возможность наблюдать за внутренностью рейдовъ, окруженныхъ со стороны моря возвышенными берегами, и рѣшить напр. очень важный вопросъ, находится-ли на рейдѣ непріятель, или онъ уже вышелъ. Во время испано-американской войны американцы бомбардировали портъ С. Жуанъ на Порторико и Сіенфуэгосъ на Кубѣ, единственно для того, чтобы узнать, не находится-ли тамъ эскадра адмирала Сер-

веры, слѣдъ которой они потеряли. Эти бомбардировки стоили имъ громаднаго количества снарядовъ, столь драгоцѣнныхъ во время войны; между тѣмъ, будь у нихъ хотя-бы одинъ воздушный шаръ, они очень просто и безъ всякихъ затратъ достигли бы своей цѣли. Точно также съ воздушнаго шара могутъ быть обслѣдованы береговыя батареи, напр. скрытыя мортирныя, и съ нихъ-же можно корректировать стрѣльбу съ флота по батареямъ.

Наконецъ, не считая уже того, что съ воздушнаго шара корабли видны на громадныя разстоянія (до 35 миль, т. е. до 60 верстъ), имѣются нѣкоторыя наблюденія, указывающія на то, что на морѣ воздушные шары получаютъ при развѣдкахъ качество, драгоцѣнность котораго каждый оцѣнитъ: видѣть, будучи невидимымъ, т. е. они представляютъ собою нѣчто вродѣ сказочной шапки невидимки. Неизвѣстно, подтвердятъ-ли болѣе всесторонніе испытанія это качество, но нельзя отрицать, что имѣются логическія основанія къ тому, чтобы такое качество существовало.

Дѣйствительно, на сухомъ пути объектъ для развѣдокъ—люди, лошади, пушки, палатки,—все это по своей величинѣ меньше самого шара, и не можетъ быть видно съ большаго разстоянія; кромѣ того, все это легко скрывается деревьями, складками мѣстности и строеніями, тогда какъ шаръ, выдѣляясь надъ мѣстностью на небѣ, очень хорошо видѣнъ. Такимъ образомъ, на сухомъ пути трудно допустить, чтобы съ шара былъ видѣнъ непріятель, а тотъ-бы его не видѣлъ,—скорѣе это можетъ быть наоборотъ. Между тѣмъ, на морѣ приходится наблюдать за кораблями, которые больше самого шара (рис. 25 [1]), притомъ на ровной, однообразной, поверхности моря, на которой они выдѣляются очень рѣзко. По этому напр. на разстояніи 35 миль, въ то время какъ шаръ представляетъ изъ себя едва замѣтную точку, а крейсеръ, къ которому онъ привязанъ, и совсѣмъ не видѣнъ съ непріятельскаго корабля, вслѣдствіе выпуклости земли, съ шара непріятельскій корабль можетъ быть видѣнъ довольно ясно; держась же все время отъ противника на извѣстномъ разстояніи, крейсеръ можетъ среди бѣла дня совершенно безнаказанно наблюдать за всѣми его движеніями.

Минное судно. Слѣдующій типъ—это минное судно. Для того, чтобы пустить въ дѣло мины, надо подойти на близкое разстояніе, и притомъ подойти быстро, чтобы не быть выведеннымъ изъ строя артиллеріей атакуемаго раньше, чѣмъ удастся выпустить мину; такому судну надо имѣть небольшую величину, чтобы быть какъ можно меньше замѣтнымъ и появиться по возможности внезапно, а также

[1]) Крейсеръ „Sfax“ сравнительно очень небольшой величины. Водоизмѣщеніе его—4728 тонн.

для того, чтобы представлять изъ себя возможно меньшую цѣль для выстрѣловъ.

Это можетъ быть достигнуто, въ виду того, что (стр. 29 и 30) минное вооруженіе и стрѣльба минами вполнѣ мирятся съ небольшой величиной корабля. Но такъ какъ, съ уменьшеніемъ водоизмѣщенія, достиженіе каждаго качества требуетъ сравнительно большихъ жертвъ, въ смыслѣ вѣса, то на миномъ суднѣ приходится совершенно поступиться броней, въ сильной степени мореходностью и даже крѣпостью корпуса (только 30%). Здѣсь все принесено въ жертву скорости и почти половину всего вѣса занимаетъ машина, а отношеніе длины къ ширинѣ увеличивается даже противъ небольшихъ крейсеровъ.

Раздѣленіе минныхъ судовъ на эскадренные миноносцы и миноносцы береговой обороны.

Сначала типовъ минныхъ судовъ было очень много, но теперь уже довольно рѣзко обозначилось раздѣленіе ихъ на два типа—на эскадренный миноносецъ и на миноносецъ береговой обороны. Первый (рис. 26), какъ показываетъ его названіе, предназначается для службы въ эскадрѣ, и исполняетъ двойное назначеніе: во-первыхъ, онъ служитъ для дѣйствія минами противъ непріятельскихъ судовъ, а во-вторыхъ—для уничтоженія непріятельскихъ миноносцевъ при ихъ нападеніи на эскадру; т. е. иначе говоря, эскадренный миноносецъ совмѣщаетъ въ себѣ и типъ такъ называемаго контръ-миноносца или истребителя.

Рис. 26. Англійскій эскадренный миноносецъ (истребитель миноносцевъ) „Viper“, идущій со скоростью 61 версты въ часъ ($35^1/_2$ узловъ).

Чтобы сопровождать эскадру, такой миноносецъ долженъ быть достаточно мореходенъ; поэтому и водоизмѣщеніе его сравнительно большое, въ среднемъ около 350 тоннъ (Конеп. стр. 11); для дѣйствія противъ миноносцевъ онъ снабжается довольно большимъ количествомъ артиллеріи, причемъ въ числѣ его пушекъ въ большинствѣ случаевъ имѣется одна—даже средняго калибра (3″).

Миноносецъ береговой обороны (рис. 27) имѣетъ только 2—3 пушки самаго мелкаго калибра (37 $^{m}/_{m}$) для защиты про-

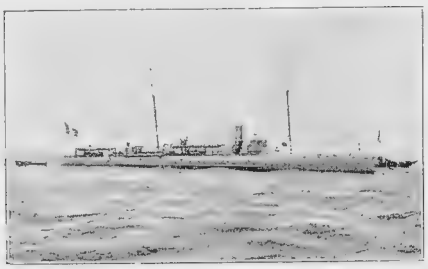


Рис. 27. Французскій миноносецъ береговой обороны „Forban".

тивъ шлюпокъ. Такъ какъ онъ не отходитъ далеко отъ береговъ и недолго остается въ морѣ, то въ немъ можно мириться, и съ плохой мореходностью, и съ малыми удобствами для личнаго состава, и съ малыми запасами. Поэтому его водоизмѣщеніе гораздо меньше—въ среднемъ около 125 тоннъ; а это даетъ возможность имѣть за ту-же сумму бо́льшее число такихъ миноносцевъ, что при оборонѣ, при которой неизвѣстно, куда будетъ направленъ ударъ противника, играетъ очень большую роль.

Минные аппараты (2 или 3) располагаются на миноносцахъ обыкновенно на верхней палубѣ и на каждый полагается по двѣ мины: одна въ аппаратѣ, а другая въ запасъ.

Подводная лодка.

Однако, типъ миноносца береговой обороны едва-ли будетъ долговѣченъ. По всей вѣроятности, онъ будетъ совершенно вытѣсненъ подводной лодкой, которая въ послѣднее время на столько усовершенствовалась, что уже твердо заняла подобающее ей мѣсто

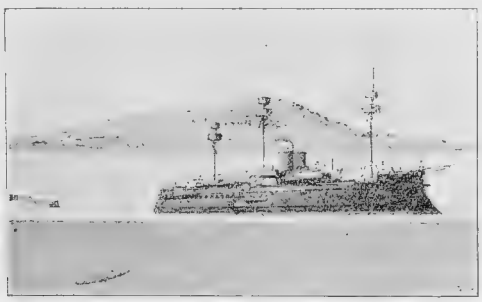


Рис. 28. Подводная лодка, пускающая мину въ броненосецъ.

среди типовъ военныхъ судовъ, и безспорно ей суждена блестящая будущность въ морской войнѣ близъ береговъ [1]).

Громадное преимущество подводной лодки состоитъ въ томъ, что она невидима, а слѣдовательно можетъ атаковать и днемъ. Одно изъ большихъ стѣсненій въ дѣятельности миноносцевъ береговой обороны состоитъ въ томъ, что встрѣтивши ночью корабль, ему очень трудно различить какое это судно—свое, непріятельское или нейтральное, и кромѣ того, военное или коммерческое. Такъ какъ водное пространство театра военныхъ дѣйствій доступно для общаго пользованія, то имѣется полная вѣроятность встрѣтить не только коммерческое, но и военное нейтральное судно; послѣднія даже посылаются нарочно, чтобы слѣдить за ходомъ военныхъ дѣйствій.

Вооруженіе подводной лодки состоитъ исключительно изъ минъ Уайтхеда (рис. 29). Движется она, или исключительно посредствомъ

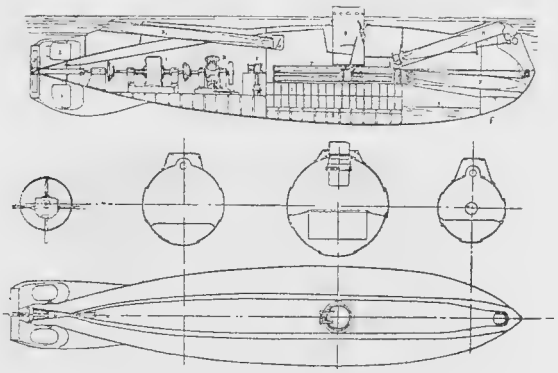


Рис. 29. Чертежъ американской подводной лодки „Holland".

электричества, или имѣетъ два двигателя—обыкновенный, для плаванія по поверхности, и электрическій, для движенія подъ водой.

Капитальный недостатокъ подводной лодки—это полная, и притомъ кажется безнадежная, невозможность что либо видѣть подъ водой. Отчасти этому помогаетъ особый зрительный аппаратъ—перископъ, который представляетъ изъ себя длинную трубу (рис. 30), на верхнемъ концѣ которой устроенъ оптическій приборъ, позволяющій наблюдателю у нижняго конца трубы, т. е. внутри подводной лодки, видѣть окружающую мѣстность; лодка идетъ подъ водой на такой глубинѣ, чтобы этотъ оптическій приборъ находился надъ поверхностью воды.

[1]) Напр. во французскомъ флотѣ къ 1-му января 1907 года будетъ 56 подводныхъ лодокъ.

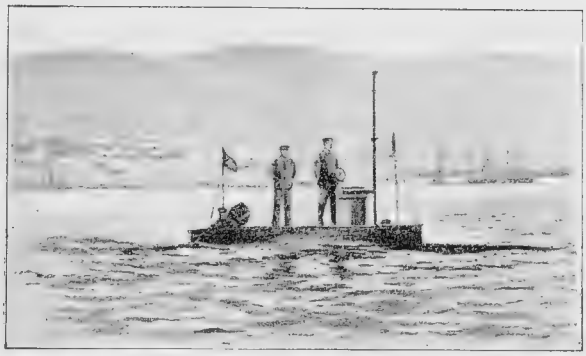


Рис. 30. Французская подводная лодка „Gymnote“ идущая по поверхности воды.

Такъ какъ подводныя лодки подъ водою ничего не видятъ, то борьба съ ними, посредствомъ подводныхъ-же лодокъ, совершенно невозможна. По всей вѣроятности, послѣдствіемъ появленія этого типа, будетъ дальнѣйшее увеличеніе размѣровъ броненосцевъ, [1]) при-

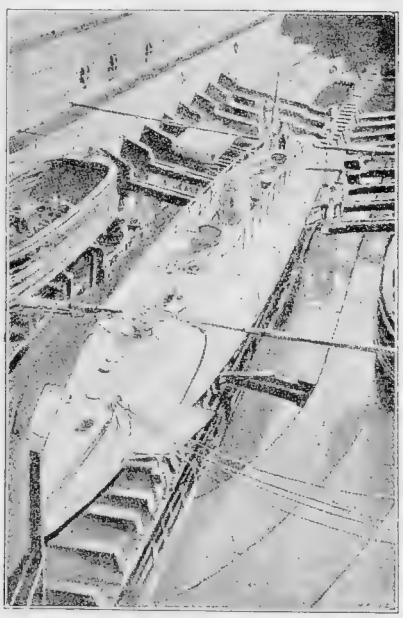


Рис. 31. Французская подводная лодка „Narval“ въ докѣ.

[1]) Въ этомъ году на англійскихъ верфяхъ должна быть начата постройка 3 броненосцевъ, водоизмѣщеніемъ каждый въ 16,500 тоннъ, т. е. на 1,300 тоннъ больше существующихъ (Газета „Котлинъ“ Іюль 1901 г.).

чемъ увеличеніе водоизмѣщенія пойдетъ на усовершенствованіе защиты подводной части корабля посредствомъ ея бронированія и увеличенія разстоянія между двойными бортами и двумя днами.

Въ виду того, что подводныя лодки еще болѣе совершенное оружіе слабаго противъ сильнаго, нежели миноносецъ, строить ихъ особенно необходимо слабому на морѣ государству, для котораго онѣ вполнѣ могутъ замѣнить всѣ остальныя суда, предназначенныя для обороны береговъ, а отчасти и столь дорого стоющія приморскія крѣпости.

Канонерская лодка.

Кромѣ главныхъ перечисленныхъ трехъ типовъ—броненосца, крейсера и миннаго судна (къ этому типу можно причислить и подводную лодку,) осталось упомянуть только о канонерской лодкѣ.

Назначеніе этого типа—дѣйствовать противъ самыхъ слабыхъ береговыхъ укрѣпленій и войскъ, главнымъ образомъ въ рѣкахъ. Поэтому водоизмѣщеніе ихъ не велико, въ среднемъ около 1.000 тоннъ (Конеп. стр. 10); онѣ мало сидятъ въ водѣ и обладаютъ небольшой скоростью, такъ какъ не предназначаются для боя съ судами. Напр. канонерская лодка „Sultan“ (рис. 32), одна изъ

Рис. 32. Египетская (англійская) рѣчная Нильская канонерская лодка „Sultan“.

тѣхъ, которыя участвовали въ послѣдней Суданской компаніи, при водоизмѣщеніи въ 140 тоннъ сидитъ въ водѣ всего 2 фута; артиллерія ея состоитъ изъ двухъ орудій въ 3″, одной мортиры въ 4″ и четырехъ пушекъ Максима; отъ ружейнаго огня прислуга защищена щитами. Прежде строили канонерскія лодки нѣсколько бо́льшаго размѣра, обшивали броней и ставили на нихъ два—три орудія крупнаго калибра (Конеп. стр. 10, чертежъ 27) чтобы онѣ, пользуясь своимъ малымъ углубленіемъ, могли близко подходить къ береговымъ укрѣпленіямъ достаточной силы. Теперь больше

такихъ лодокъ не строятъ, такъ какъ успѣшная ихъ борьба съ береговыми укрѣпленіями болѣе, чѣмъ проблематична, для совмѣстныхъ дѣйствій съ сухопутными войсками выгоднѣе болѣе мелкія лодки (черт. 28) съ малокалиберной скорострѣльной артиллеріей, для морскаго боя онѣ совершенно непригодны, а между тѣмъ стоимость ихъ большая. Существующія такія лодки можно причислить къ броненосцамъ береговой обороны, къ которымъ онѣ больше и подходятъ по идеѣ, положенной въ основаніе ихъ постройки.

Рис. 33. Германская броненосная канонерская лодка „Wespe".

Минный заградитель.

Минный транспортъ.

Динамитный крейсеръ.

Таранъ.

Наконецъ, имѣются еще въ нѣкоторыхъ флотахъ нѣсколько судовъ спеціальнаго типа, данныя для которыхъ приведены въ таблицѣ № 5-й (Конси. стр. 11). Къ такимъ судамъ въ русскомъ флотѣ принадлежатъ минные заградители, которые (стр. 26) имѣютъ запасъ въ 400 минъ загражденія и особыя приспособленія для ихъ непрерывной и быстрой постановки. Минные транспорты, особенности которыхъ состоятъ въ томъ, что они, кромѣ минныхъ запасовъ, носятъ еще нѣсколько маленькихъ миноносокъ, имѣются у англичанъ (Vulcan—6 миноносокъ, Hecla—4 миноноски) и у французовъ (Foudre—8 миноносокъ); на послѣднемъ имѣется еще около двухъ верстъ плавучаго бона, для загражденія рейдовъ. У американцевъ имѣется одинъ небольшой крейсеръ, вооруженный динамитными пушками Залинскаго, но на практикѣ это оружіе оказалось столь несовершеннымъ, что этотъ типъ, будучи построенъ въ 1888 году, съ тѣхъ поръ не повторялся. Точно также американцы выстроили судно, спеціально предназначенное для таранная боя (черт. 29—31), почти лишенное артиллеріи (4 мелкія скорострѣлки въ 47 мм.); таранъ его устроенъ особенно

прочно, верхняя палуба вся покрыта броней и для большей неуязвимости онъ въ бою погружается на столько, что надъ водой палуба возвышается всего на 1 футъ.

При описаніи различныхъ типовъ военныхъ кораблей я нѣсколько разъ имѣлъ случай указывать, что достиженіе всякаго качества требуетъ сравнительно бо̀льшихъ усилій (бо̀льшаго процента отъ водоизмѣщенія) на небольшомъ кораблѣ, сравнительно съ большимъ. Понятно поэтому, что, по мѣрѣ своего совершенствованія, корабли все увеличиваются въ размѣрахъ, совершенно независимо отъ своего типа. Явленіе это на столько всеобще, что оно принимаетъ характеръ закона и этому закону уже подчиняются и вновь появившіяся подводныя лодки.

Прогрессъ военнаго корабля связанъ съ увеличеніемъ водоизмѣщенія.

Но тогда является вопросъ, не дошла-ли величина военныхъ кораблей до предѣла, не откажется-ли современная техника строить корабли больше тѣхъ, которые уже существуютъ? На этотъ вопросъ совершенно ясный отвѣтъ даетъ коммерческое судостроеніе. Въ то время, какъ самый большой изъ военныхъ кораблей вѣситъ всего 15.200 тоннъ, почтовые пароходы на линіяхъ, соединяющихъ Европу съ Америкой, достигли водоизмѣщенія почти вдвое большаго (рис. 34).

Рис. 34. Сравнительная величина однихъ изъ наибольшихъ представителей коммерческаго и военнаго флотовъ.

Трансатлантическій пароходъ „Oceanic“ вѣситъ (водоизмѣщеніе) 28.500 тоннъ. Длина его—704 ф., ширина—68 ф., вышина отъ дна (киля) до командиаго мостика—75 ф., углубленіе въ водѣ—32½ ф. На рисункѣ представлено то пространство, которое онъ бы занялъ, будучи помѣщенъ на главной улицѣ Нью-Іорка—Бродвеѣ.

Англійскій крейсеръ Powerful вѣситъ 14,200 тоннъ. Длина его—500 ф., ширина—71 ф.- углубленіе въ водѣ—27 ф.

Если принять, что совершенствованіе корабля связано съ его увеличеніемъ и что техника даетъ еще широкій просторъ для этого увеличенія, то станетъ понятно, почему не находятъ примѣненія на практикѣ крайнія мнѣнія извѣстной школы, существующей во всѣхъ флотахъ, за исключеніемъ, кажется, германскаго (слишкомъ ужъ нѣмцы и положительны, и практичны), трактующей о томъ, что громадныя морскія чудовища—большіе корабли—должны исчезнуть и уступить свое мѣсто небольшимъ, легкимъ, быстроходнымъ судамъ безъ брони.

Пока замѣчается явленіе совершенно обратное, и нѣтъ никакихъ реальныхъ причинъ, кромѣ болѣе или менѣе фантастическихъ представленій, которыя-бы противорѣчили закону, что прогрессъ военнаго корабля—это увеличеніе его водоизмѣщенія. (см. выноску на стр. 72).

V. Организація эскадры и корабля.

Раздѣленіе флота.

Флотъ дѣлится на части—активную (плавающую) и резервную (находящуюся въ портахъ).

Активная часть находится въ полной боевой готовности, она укомплектована полностью, какъ людьми, такъ и матеріалами.

Плавающій корабль находится въ полной боевой готовности и въ мирное время.

Надо принять во вниманіе, что корабль иначе и плавать не можетъ, какъ имѣя полный составъ, и въ этомъ состоитъ его существенное отличіе отъ сухопутныхъ частей. Напр. пѣхотный полкъ, въ составѣ мирнаго времени, т. е. приближенно въ половинномъ составѣ, можетъ существовать, можетъ обучать людей и участвовать въ маневрахъ, и даже, въ случаѣ нужды, можетъ и сражаться.

Для корабля—это вещь совершенно невозможная: пока онъ не будетъ имѣть свой личный составъ полностью, онъ не можетъ выйти въ море, не можетъ обучать людей, а ужъ о какомъ либо участіи въ бою, конечно, нечего и думать.

Такимъ образомъ разъ корабль плаваетъ, хотя-бы это и было въ мирное время, онъ долженъ находиться въ полной боевой готовности.

Категоріи резерва.

Резервная часть флота дѣлится обыкновенно на нѣсколько категорій, въ зависимости отъ того, на сколько быстро корабли, составляющіе извѣстную категорію резерва, могутъ быть приведены въ полную боевую готовность. Первая категорія резерва—это такая, которая по матеріальной части вполнѣ готова: т. е. корабли въ полной исправности, на нихъ нагружены провизія, топливо и боевые припасы, а также часть личнаго состава живетъ постоянно на корабляхъ. Остается дополнить только ихъ личный составъ, для чего нужно привезти людей съ берега, или съ другихъ кораблей, напр. учебныхъ, которые по своей устарѣлости не могутъ принимать участія въ военныхъ дѣйствіяхъ. Эта категорія въ нашемъ флотѣ называется вооруженнымъ резервомъ и принадлежащіе къ нему корабли могутъ выйти въ море черезъ 12 часовъ по объявленіи мобилизаціи.

Число призывныхъ во флотѣ гораздо менѣе, чѣмъ въ арміи.

Насколько флотъ полнѣе укомплектованъ личнымъ составомъ въ мирное время, нежели армія, что вполнѣ естественно и вызывается особенностью организаціи корабля, явствуетъ изъ нижеслѣдующей таблицы [1])

[1]) Капит. 2 р. Графъ Гейденъ. Морск. Сб. 1900 г. № 4, стр. 24.

Личный составъ въ тысячахъ. / Государства.	АРМІЯ.		ФЛОТА.	
	Мирное время.	Военное время.	Мирное время.	Военное время.
Англія	237	896	100	141
Японія	92	285	23	24
Франція	372,5	2.750	42,6	71
Германія	585	3.000	25	27
Италія	256	1.800	24	25
Россія	970	4.000	35,6	40

Остальныя категоріи резерва изготовляются гораздо дольше, въ зависимости отъ быстроты укомплектованія личнымъ составомъ и запасами, и отъ количества работъ по исправленію матеріальной части, въ которыхъ онѣ періодически нуждаются. Такимъ образомъ, вторая категорія обыкновенно можетъ быть изготовлена къ выходу въ море въ 48 часовъ, третья — черезъ 7 — 10, дней; но всегда окажутся и такія суда, которыя могутъ быть готовы черезъ мѣсяцъ или даже черезъ гораздо бо́льшій промежутокъ времени.

Составъ боевой эскадры.

Для военныхъ дѣйствій бо́льшая часть кораблей флота соединяется въ эскадры.

Ядро эскадры составляютъ эскадренные броненосцы; для несенія развѣдочной и дозорной службы къ нимъ присоединяются крейсера, а для минныхъ атакъ и борьбы съ непріятельскими миноносцами береговой обороны—эскадренные миноносцы. Кромѣ того, при эскадрѣ состоятъ транспорты, которые берутся обыкновенно на время войны изъ коммерческаго флота, приспособленные подъ запасы угля, снарядовъ, госпитали и т. п. Лучшіе изъ коммерческихъ судовъ вооружаются артиллеріей, для чего они имѣютъ приспособленія и въ мирное время, и носятъ названіе вспомогательныхъ крейсеровъ.

Соотношеніе между числомъ трехъ типовъ судовъ, которыя входятъ въ составъ эскадры, не можетъ быть точно опредѣлено, такъ какъ оно можетъ мѣняться въ зависимости отъ назначенія эскадры; но въ среднемъ, на каждый эскадренный броненосецъ приходится 1—$1^1/_2$ крейсера и 2—3 миноносца. Число эскадренныхъ броненосцевъ въ эскадрѣ также не установлено, и колеблется отъ четырехъ до двѣнадцати.

Для сообщенія кораблей между собою и для сообщенія эскадрѣ распоряженій адмирала служатъ сигналы, которые днемъ производятся флагами, а ночью—фонарями. **Сигналы.**

Флажная сигнализація состоитъ въ томъ, что всѣ буквы алфавита или извѣстное число цифръ, или какъ тѣ, такъ и другія, изображаются флагами различной формы и сочетанія цвѣтовъ. Затѣмъ изъ этихъ флаговъ составляются сочетанія по два, по три и по четыре, которыя подымаются на мачтахъ, и каждое изъ этихъ сочетаній обозначаетъ или отдѣльное слово, или цѣлую фразу (черт. 32). Всѣ эти сочетанія и соотвѣтствующія ихъ значенія расположены въ извѣстномъ стройномъ порядкѣ въ особомъ словарѣ, который называется сигнальной книгой. Для боя употребляются самыя простыя сочетанія, по два флага, и имъ именно и соотвѣтствуютъ цѣлыя фразы, которыя подобраны такъ, чтобы онѣ отвѣчали всѣмъ потребностямъ боя. **Сигналы флагами.**

Для дневной сигнализаціи употребляется еще семафоръ (черт. 33), который представляетъ изъ себя вертикальный шестъ (если онъ на мачтѣ, то шестъ изображаетъ конецъ мачты), отъ котораго могутъ откидываться два или три крыла. Каждое сочетаніе крыльевъ изображаетъ отдѣльную букву, и такимъ образомъ, производя одно сочетаніе за другимъ, можно вести какой угодно разговоръ, безъ помощи сигнальной книги. Для переговоровъ на близкомъ разстояніи можно обойтись безъ семафора: матросъ съ маленькими флажками, различными сочетаніями положенія рукъ относительно тѣла, воспроизводитъ всѣ семафорныя сочетанія двукрылаго семафора. **Сигналы семафоромъ.**

Для ночныхъ сигналовъ на мачтѣ имѣется нѣсколько фонарей, расположенныхъ одинъ подъ другимъ (черт. 34), съ такими промежутками между собою, чтобы огни на извѣстномъ разстояніи не сливались; каждый фонарь можетъ горѣть, какъ краснымъ, такъ и бѣлымъ огнемъ, и съ проблесками различной продолжительности. Такимъ образомъ, каждый фонарь можетъ изображать любую изъ девяти цифръ, а если такихъ фонарей четыре, то можно показать какое угодно четырехзначное число; каждому-же числу соотвѣтствуетъ или отдѣльное слово или цѣлая фраза. **Ночные сигналы электрическими фонарями.**

Для сигналовъ на большомъ разстояніи употребляется безпроводный телеграфъ, который имѣетъ еще то достоинство, что онъ можетъ употребляться въ туманъ, и въ большинствѣ случаевъ не выказываетъ непріятелю присутствіе производящаго сигналъ. **Сигналы на дальнемъ разстояніи.**

Для этой-же цѣли могутъ служить ночью ракеты различныхъ цвѣтовъ, или лучъ электрическаго фонаря, которымъ водятъ по небу.

Организація командованія на эскадрѣ.

Чтобы выяснить организацію высшаго командованія на эскадрѣ, необходимо остановиться на сравненіи сухопутной и морской обстановки въ этомъ отношеніи.

Принципы, положенные въ основаніе организаціи высшаго командованія на сухомъ пути.

На сухомъ пути въ основаніе организаціи высшаго командованія положено два принципа. Первый, по выраженію Наполеона, состоитъ въ томъ, что предѣлъ человѣческихъ способностей таковъ, что начальникъ не можетъ непосредственно управлять болѣе, чѣмъ пятью единицами. Второй заключается въ томъ, что начальникъ, имѣющій у себя въ подчиненіи нѣсколько частей, непосредственно не командуетъ ни одной изъ нихъ, т. е. напр. начальникъ дивизіи не командуетъ ни однимъ изъ полковъ, входящихъ въ составъ дивизіи.

Существованіе этихъ принциповъ прямо вызывается сухопутной обстановкой.

Командующій арміей или даже значительнымъ отрядомъ, обыкновенно, не видитъ всѣхъ отдѣльныхъ частей, а потому принужденъ дѣйствовать не на основаніи того, что онъ самъ видитъ, а на основаніи донесеній, которыя онъ получаетъ отъ частныхъ начальниковъ, и каждому изъ нихъ онъ долженъ посылать отдѣльное приказаніе, хотя-бы оно и было общее для нихъ всѣхъ. Это проведеніе мысли начальника по всѣмъ частямъ подчиненной ему силы—одна изъ причинъ необходимости обширнаго штаба.

Замѣчу, что указать что либо своимъ примѣромъ, увлечь напр. за собой армію, сухопутный начальникъ не можетъ, такъ какъ она еще менѣе его видитъ, нежели онъ ее.

Отличіе обстановки морскаго боя отъ сухопутнаго.

На морѣ это не такъ. Во время боя, благодаря ровной водной поверхности, адмиралъ легко обнимаетъ однимъ взглядомъ всю свою эскадру. Поднятый на адмиральскомъ кораблѣ сигналъ сразу всѣмъ видѣнъ. Онъ легко можетъ показать движеніемъ своего корабля, ставши во главѣ эскадры, куда онъ хочетъ ее вести и что ей нужно дѣлать; чтобы при этомъ не произошло никакого недоразумѣнія, онъ очень быстро можетъ оповѣстить эскадру сигналами: „слѣдовать за мной“ или „слѣдовать моимъ дѣйствіямъ“.

Имѣется еще одно крупное различіе между сухопутной и морской обстановкой.

Армія обладаетъ, сравнительно съ флотомъ, очень малою подвижностью. Для нея годятся лишь опредѣленныя позиціи, зависящія отъ мѣстности; мѣсто боя опредѣляется заранѣе. Посредствомъ рекогносцировокъ позиція непріятеля можетъ быть въ большей или меньшей степени изучена, хотя-бы приближенно, можетъ быть опредѣлена сила непріятеля, можетъ быть намѣченъ ключъ позиціи, и слишкомъ быстро все это измѣниться не можетъ, хотя-бы изъ за сравнительно малой подвижности войскъ.

Поэтому, каждый бой на сухомъ пути, раньше чѣмъ розыграться, можетъ и долженъ быть подготовленъ, и, вмѣстѣ съ подготовкой, бой занимаетъ значительное время. Такимъ образомъ, сухопутный начальникъ можетъ не видѣть свои войска, или вѣрнѣе говоря, можно съ этимъ еще мириться, и можетъ руководить ими посредствомъ длительной системы передачи приказаній (по командѣ): *у него есть на это время.*

Прогрессъ въ военной техникѣ ничего въ этомъ не измѣняетъ. Чѣмъ больше совершенствуется оружіе, чѣмъ дальше стрѣляютъ пушки и ружья, тѣмъ съ болѣе дальнихъ дистанцій начинается бой, тѣмъ большій періодъ времени уходитъ на его подготовку. Теперь войска противниковъ сойдутся грудь съ грудью черезъ гораздо большее время послѣ начала боя, чѣмъ прежде: дистанція начала боя увеличилась вслѣдствіе усовершенствованія оружія, а скорость передвиженія войскъ на полѣ сраженія осталась та-же; да пожалуй даже движеніе ихъ впередъ замедлилось, такъ какъ при каждой остановкѣ приходится еще окапываться, благодаря увеличенію разрушительнаго дѣйствія огня. Вмѣстѣ съ тѣмъ средства для передачи приказаній на сухомъ пути значительно усовершенствовались: наравнѣ съ прежними ординарцами дѣйствуютъ телеграфъ, геліографъ, телефонъ, самокатчики, даже собаки и т. п...

Итакъ, времени теперь у сухопутнаго начальника для распоряженій больше, а средства для передачи ихъ сдѣлались богаче. Поэтому система передачи приказаній по командѣ, являясь необходимою, вслѣдствіе увеличенія числа войскъ, дѣйствующихъ на одномъ полѣ сраженія, вмѣстѣ съ тѣмъ и возможна; а потому сохраняетъ полный смыслъ и формула Наполеона.

На морѣ все это не такъ. Флотъ очень подвиженъ и становится все подвижнѣе, не только въ стратегическомъ смыслѣ (въ которомъ гораздо подвижнѣе становится и сухопутная сила, благодаря желѣзнымъ дорогамъ), но и въ тактическомъ — на полѣ сраженія.

На морѣ почти всякій его пунктъ безразлично годенъ для боя; встрѣча флотовъ можетъ произойти совершенно неожиданно; бой можетъ начаться черезъ какой нибудь часъ послѣ того, какъ откроется непріятель; подготовительнаго періода можетъ и не быть вовсе, если того не захочетъ болѣе быстроходный; позиція (строй) непріятеля можетъ измѣниться въ нѣсколько минутъ; пунктъ, куда можно или слѣдуетъ сосредоточить свою силу, тоже можетъ быстро перемѣститься.

Между тѣмъ, средства для передачи приказаній почти не прогрессируютъ; не смотря на все увеличивающуюся подвижность

кораблей и быстроту хода боя,—это все тѣ-же флаги. Да оно и понятно: корабли раздѣлены водой и движутся, а потому—никакихъ средствъ передачи приказаній, кромѣ оптическихъ, себѣ представить нельзя; надо замѣтить, что вслѣдствіе движенія кораблей и качки геліографъ, напр., въ морѣ непримѣнимъ.

Такимъ образомъ, въ морскомъ бою для передачи приказаній по командѣ времени нѣтъ, и средства для этого почти не прогрессируютъ.

Здѣсь на первое мѣсто долженъ быть поставленъ принципъ, что весь флотъ, участвующій въ бою, находится, пока онъ маневрируетъ, непосредственно въ рукахъ главнокомандующаго, безъ всякихъ передаточныхъ инстанцій, пока разстояніе между противниками на столько не уменьшится, что флоты начнутъ смѣшиваться.

Тогда спрашивается, какія—же существуютъ основанія для раздѣленія эскадры и для организаціи высшаго командованія?

Раздѣленіе эскадры.

Во-первыхъ, эскадра раздѣляется по типамъ, такъ какъ назначеніе различныхъ типовъ въ бою различно, и надо имъ дать отдѣльныхъ начальниковъ, чтобы изъ судовъ каждаго типа извлечь наибольшую пользу, и чтобы одни не стѣсняли другихъ. Такъ какъ въ каждую эскадру входитъ три типа судовъ, то вотъ уже является три частныхъ начальника.

Во-вторыхъ, среди кораблей каждаго типа могутъ быть суда различной по времени постройки, и если они, напр., сильно различаются по своему ходу, то надо ихъ раздѣлить,—опять, чтобы одни не стѣсняли другихъ.

Наконецъ, если-бы мы себѣ даже представили эскадру, составленную изъ вполнѣ однотипныхъ судовъ, придется ее раздѣлить на части и поставить во главѣ ихъ отдѣльныхъ начальниковъ, чтобы, напр., при составленіи плана, имѣть кому поручить выполненіе отдѣльныхъ его частей; или чтобы при нарушеніи или распаденіи строя, были начальники, которые, собравъ вокругъ себя окружающіе ихъ корабли, могли-бы съ ними дѣйствовать самостоятельно, руководствуясь конечными цѣлями, поставленными имъ главнокомандующимъ.

Такимъ образомъ, строгой формулировки въ раздѣленіи эскадры для подчиненія ея частей отдѣльнымъ начальникомъ нѣтъ; они командуютъ, въ зависимости отъ обстоятельствъ, и тремя и десятью судами. Напр. при Лиссѣ частные начальники имѣли подъ своей командой отъ 7 до 11 судовъ; при Ялу, японцы—отъ 4 до 6, китайцы—12; во время послѣдней испано-американской войны, американцы—отъ 6 до 14 судовъ.

Затѣмъ, я выше указалъ еще на то, что на сухомъ пути начальникъ не командуетъ самъ непосредственно какою либо изъ находящихся подъ его командою частей; да это и понятно, хотябы въ силу того, что онъ ни съ одною частью неразрывно не связанъ, да не было-бы никакого смысла его съ нею и связывать. Притомъ, онъ имѣетъ полную возможность передвигаться отъ одной части къ другой и быть тамъ, гдѣ это считаетъ наиболѣе важнымъ.

Начальникъ эскадры вмѣстѣ съ тѣмъ непосредственно командуетъ и одной изъ ея частей.

На морѣ, адмиралъ, волею судебъ, неизмѣнно связанъ съ тѣмъ кораблемъ, на которомъ находится, или, какъ мы выражаемся, на которомъ онъ держитъ свой флагъ; перебраться съ одного корабля на другой во время боя дѣло почти невозможное, а выводить корабль изъ строя и переходить съ нимъ съ мѣста на мѣсто—это значитъ ослаблять строй; тогда какъ на сухомъ пути начальникъ не связанъ ни съ однимъ ружьемъ, ни съ одной пушкой своей части.

Поэтому главнокомандующій и слѣдующіе за нимъ частные начальники непосредственно командуютъ той частью, въ которой находится ихъ корабль. Представимъ себѣ (черт. 35), что эскадра состоитъ изъ 12 броненосцевъ и 12 крейсеровъ, причемъ броненосцы раздѣлены еще, въ свою очередь, на двѣ части *A* и *B*, по скорости своего хода, а крейсера тоже на двѣ части *C* и *Д*—на броненосные и небронеиосные. Положимъ каждой частью командуетъ адмиралъ, который держитъ свой флагъ на передовомъ (головномъ) кораблѣ *(a, в, c* и *d)* своей части. Если-бы теперь понадобилось имѣть особаго начальника для броненосцевъ и для крейсеровъ, то имъ пришлось-бы держать свой флагъ на корабляхъ *a* и *c*, на которыхъ оказалось-бы по два адмирала; а для начальника всей эскадры опять мы не найдемъ другаго мѣста, какъ на кораблѣ *a*, на которомъ окажется, такимъ образомъ, уже три адмирала. Безполезность находиться на одномъ кораблѣ двумъ, а тѣмъ болѣе тремъ адмиралам очевидна, а потому, въ данномъ случаѣ, начальникъ эскадры непосредственно командуетъ и первымъ отрядомъ (*A*) броненосцевъ, а начальникъ крейсеровъ отрядомъ (*C*) броненосныхъ крейсеровъ.

Такимъ образомъ, вмѣсто семи генераловъ, которые понадобились-бы на сухомъ пути, можно обойтись всего четырьмя адмиралами.

Очень сложный вопросъ на морѣ—это переходъ командованія въ случаѣ смерти или серьезной раны адмирала; тѣмъ болѣе, что адмиралъ долженъ быть замѣщенъ очень быстро, въ виду быстроты хода боя.

Переходъ командованія эскадрой въ бою.

Для сухопутнаго сраженія этотъ вопросъ представляетъ далеко не столь большую важность, какъ для морскаго. Дѣйствительно,

на сухомъ пути, командующіе арміей находятся во время боя въ бо́льшей или мѣньшей безопасности, и случаи ихъ смерти въ сухопутныхъ сраженіяхъ сравнительно рѣдки.

На морѣ это далеко не такъ. Начальники эскадры находятся со всѣми въ одинаково опасномъ положеніи и выбытіе ихъ изъ строя имѣетъ такую-же степень вѣроятности, какъ и любаго изъ нижнихъ чиновъ. Укажу напр. на выбывшихъ изъ строя во время сраженія адмираловъ, начальниковъ эскадръ: Нельсона, Гравину (Трафальгаръ), Рюйтеръ (Агоста), Брюэсъ (Абукиръ), Османъ-Паша (Синопъ). Начальникъ эскадры можетъ остаться живъ, но корабль можетъ оказаться столь поврежденнымъ, что онъ или тонетъ, или сдается въ плѣнъ, и тогда начальнику эскадры остается, въ большинствѣ случаевъ, лишь раздѣлить участь корабля, такъ какъ къ этому времени на немъ едва-ли останется цѣлою хоть одна шлюпка, на которой можно-бы было переѣхать на другой. Именно такимъ образомъ попали въ плѣнъ главнокомандующіе флотомъ — Вильневъ (Трафальгаръ) и Графъ де Грассъ (Доминика). Имѣя въ распоряженіи только флажные сигналы для переговоровъ со своими судами, начальникъ эскадры легко можетъ лишиться всякой возможности передать свои намѣренія; въ такомъ положеніи оказались въ самомъ началѣ боя адмиралы — Нахимовъ (Синопъ) и Тингъ (Ялу), на кораблѣ которыхъ приспособленія для сигналовъ оказались поврежденными первыми непріятельскими выстрѣлами. Съ главнокамандующимъ на сухомъ пути этого случиться не можетъ, такъ какъ выбывшіе изъ строя ординарцы могутъ быть замѣнены другими.

Начальникъ эскадры долженъ находиться на сильномъ и хорошо защищенномъ кораблѣ.

Въ виду трудности перехода камандованія на морѣ, приходится какъ можно надежнѣе укрывать адмирала; а для этого онъ долженъ находиться на одномъ изъ самыхъ большихъ, сильно защищенныхъ и хорошо оборудованныхъ кораблей. Для него должна быть устроена особая, защищенная толстой броней боевая рубка, и его корабль долженъ имѣть возможность продержаться какъ можно дольше.

Въ случаѣ, если начальникъ эскадры выбудетъ изъ строя, командованіе переходитъ къ его начальнику штаба, хотя-бы онъ былъ и моложе слѣдующихъ за командующимъ эскадрой начальниковъ, такъ какъ онъ до самаго послѣдняго момента посвящается въ намѣренія начальника эскадры. Переходъ же командованія къ адмиралу, находящемуся на другомъ кораблѣ, потребовалъ-бы много времени, и вызвалъ-бы не мало затрудненій: напр., когда этотъ корабль удалился, причемъ могло-бы оказаться, что находящійся на немъ адмиралъ уже выбылъ изъ строя и т. п.

Отдѣльнымъ кораблемъ управляетъ его командиръ, котораго мѣсто въ бою на самомъ верху, въ боевой рубкѣ (рис. 19). Второе лицо на кораблѣ—это такъ называемый старшій офицеръ, который опредѣленнаго мѣста въ бою не имѣетъ и, или обходитъ весь корабль, наблюдая за общимъ порядкомъ, или находится на мѣстѣ, указанномъ ему командиромъ, или гдѣ особо важныя обстоятельства требуютъ его присутствія, напр. при тушеніи серьезнаго пожара. Рядомъ съ командиромъ находится только артиллерійскій офицеръ, управляющій, подъ общимъ его руководствомъ, огнемъ артиллеріи, и штурманскій офицеръ, помогающій командиру въ управленіи путемъ корабля. Всѣ остальные офицеры разсѣяны по всему кораблю, находясь въ отдѣльныхъ, другъ съ другомъ не сообщающихся клѣткахъ-казематахъ, башняхъ, машинахъ, кочегарняхъ, погребахъ и т. п...; такъ что, въ общемъ, какъ никто почти не видитъ командира во время боя, такъ и онъ никого не видитъ, и съ различными частями корабля сносится только посредствомъ переговорныхъ трубъ, звонковъ и телефоновъ. Поэтому на кораблѣ, опять въ противоположность небольшимъ частямъ войскъ на сухомъ пути, командиръ не можетъ никого воодушевить и увлечь своимъ примѣромъ: во-первыхъ потому, что его никто не видитъ, а во-вторыхъ онъ неподвиженъ, и также должны оставаться неподвижными на своихъ мѣстахъ всѣ его подчиненные.

Организація управленія кораблемъ въ бою.

Одинъ изъ важнѣйшихъ вопросовъ организаціи управленія кораблемъ въ бою, это замѣна командира, выбывшаго изъ строя, котораго надо замѣстить прямо моментально, и притомъ такимъ человѣкомъ, который вполнѣ въ курсѣ дѣла. Вообразите напр., что командиръ выбылъ изъ строя въ моментъ нанесенія или уклоненія отъ тараннаго удара,—достаточно ошибиться на нѣсколько секундъ (стр. 17) въ маневрированіи, чтобы самую лучшую позицію корабля превратить для него въ самую опасную.

Переходъ командованія на кораблѣ.

На сухомъ пути переходъ командованія и въ небольшихъ частяхъ войскъ не представляетъ затрудненія. Напр., если выбылъ изъ строя командиръ батальона, то происходитъ это у всѣхъ на глазахъ, всѣ видятъ и сознаютъ, что дѣлаетъ въ этотъ моментъ батальонъ, и старшій изъ офицеровъ можетъ моментально принять командованіе и продолжать руководить батальономъ.

На кораблѣ-же почти всѣ офицеры, находясь въ отдѣльныхъ закрытыхъ помѣщеніяхъ, будутъ имѣть очень смутное представленіе о томъ, что въ каждый моментъ дѣлаетъ корабль. Замѣнить командира долженъ старшій офицеръ, и для этого онъ долженъ быть вблизи его, видѣть каждое его движеніе, да и морской уставъ предписываетъ, чтобы командиръ непрерывно посвящалъ старшаго

офицера во всѣ свои намѣренія. Но вмѣстѣ съ тѣмъ его нельзя помѣстить вмѣстѣ съ командиромъ въ боевой рубкѣ, такъ какъ, очевидно, попавшій туда современный снарядъ выведетъ изъ строя одновременно всѣхъ находящихся тамъ людей. Такимъ образомъ, очень мудрено придумать подходящее мѣсто въ бою для старшаго офицера и до сихъ поръ этотъ вопросъ остается неразрѣшеннымъ. Предполагаютъ напр. имѣть боевую рубку въ два этажа, раздѣленныхъ рѣшетчатымъ поломъ, чтобы командиръ и долженствующее замѣнить его лицо могли переговариваться голосомъ, или имѣть рядомъ двѣ боевыя рубки и т. п...

Пока-же, въ виду большой трудности замѣнить командира, и большой опасности для корабля вывода командира изъ строя, стараются его какъ можно лучше защитить.

Роль боевой рубки на кораблѣ.

Однако, не только для защиты командира существуетъ боевая рубка. Такъ какъ современный корабль, вслѣдствіе скорострѣльности артиллеріи и громаднаго разрушительнаго фугаснаго дѣйствія снарядовъ, раздѣляется на массу клѣтокъ, изолированныхъ другъ отъ друга, то управлять имъ можно только посредствомъ сѣти переговорныхъ средствъ; пунктъ же, откуда выходятъ всѣ провода, т. е. боевую рубку, вполнѣ справедливо можно назвать мозгомъ корабля, а всѣ эти проводы—его нервами, и понятно, какъ тщательно нужно охранять эти важные органы.

Центральный постъ.

Для этого сама боевая рубка защищается самой толстой броней, затѣмъ проводы изъ нея идутъ по броневой трубѣ (стр. 45 черт. 17 и рис. 19) до броневой палубы и входятъ сначала въ такъ называемый центральный постъ, въ которомъ каждый изъ нихъ отдѣляетъ отростокъ, и затѣмъ они уже расходятся подъ броневой палубой по всѣмъ частямъ корабля; при этомъ, если какая либо часть, напр. кормовая башня, соединена съ боевой рубкой, какъ переговорной трубой, такъ и телефономъ, то изъ центральнаго поста до башни эти проводы идутъ по разнымъ сторонамъ корабля, а не рядомъ, такъ какъ иначе они могли-бы быть повреждены одновременно. Если будетъ сбита боевая рубка, то надо установить сообщеніе между новымъ пунктомъ, откуда будутъ управлять кораблемъ, съ центральнымъ постомъ; а оттуда находящійся тамъ офицеръ уже будетъ, пользуясь отростками проводовъ, передавать распоряженія во всѣ части корабля. Между тѣмъ, если-бы не было центральнаго поста, пришлось-бы устанавливать новый способъ сообщенія со всѣми частями корабля, что конечно невозможно, и управленіе кораблемъ приняло-бы характеръ полнѣйшаго хаоса.

Однако, какія-бы не были приняты мѣры для охраны нервовъ корабля, они все таки могутъ оказаться перерѣзанными. Въ виду

этого, прилагаются всѣ усилія къ такой организаціи каждой части, чтобы она была способна къ самостоятельнымъ дѣйствіямъ съ того момента, какъ она окажется изолированной вслѣдствіе поврежденія проводовъ. Для этого соотвѣтственнымъ образомъ подготовляется личный составъ: наводчики (комендоры) пріучаются къ глазомѣрному опредѣленію разстояній; стараются снабдить каждую группу орудій, находящихся въ томъ же помѣщеніи, своимъ особымъ погребомъ для снарядовъ и зарядовъ и т. п. Однако, имѣются такія двѣ части на кораблѣ, которыя никогда не могутъ получить самостоятельности—это машина и, въ особенности, руль, когда вслѣдствіе разрушенія рулеваго колеса (штурвала) наверху, приходится рулеваго ставить подъ броневой палубой (у боеваго шпурвала); тамъ онъ не видитъ окружающаго пространства и, очевидно, не можетъ шевельнуть рулемъ безъ приказанія управляющаго кораблемъ наверху.

Каждая часть на кораблѣ, кромѣ машины и руля, должна быть подготовлена къ самостоятельному дѣйствію въ бою.

Поэтому прилагаются особыя заботы для удобнѣйшаго и безопаснѣйшаго сообщенія именно съ этими частями. Напр., для сообщенія съ рулевымъ, находящимся подъ броневой палубой, имѣется предложенный русскимъ офицеромъ, капитаномъ 2 ранга Невковымъ, приборъ, который даетъ не только возможность сверху совершенно свободно руководить рулевымъ, но позволяетъ еще послѣднему, не видя цѣли, по которой корабль стрѣляетъ, держать ее все время на указанномъ направленіи обстрѣла корабля. Приборъ этотъ (черт. 36) состоитъ изъ двухъ металлическихъ круговъ *a* и *b*; первый раздѣленъ на градусы и прикрѣпленъ неподвижно къ тумбѣ *c*, которая устанавливается въ томъ пунктѣ, изъ котораго управляютъ кораблемъ, такъ, чтобы нулевыя дѣленія совпадали-бы съ вертикальной плоскостью, раздѣляющей корабль пополамъ отъ носа до кормы (діаметральная плоскость); второй кругъ, вращающійся на концахъ того-же діаметра, имѣетъ два указателя *d*, и въ центрѣ его укрѣплена визирная линейка *e* съ двумя мишенями. Другая часть прибора представляетъ изъ себя коробку *f* въ видѣ сектора, въ которой ходитъ стрѣлка *g* по раздѣленной дугѣ *h*. Между обѣими частями прибора циркулируетъ электрическій токъ по проводникамъ *l*. Дѣйствіе этого прибора такое. Положимъ, наивыгоднѣйшее направленіе, по которому мы хотимъ видѣть противника (напр. по этому направленію стрѣляетъ наибольшее количество нашихъ орудій, и защита нашего корабля такова, что попадающіе въ его бортъ по этому направленію снаряды причиняютъ кораблю наименьшій вредъ), составляетъ съ діаметральной плоскостью уголъ въ 60^0; тогда устанавливаютъ и закрѣпляютъ кругъ *b* такъ, чтобы указатель *d* пришелся противъ

Рулевой приборъ.

дѣленія 60°, а визирную линейку направляютъ на цѣль; очевидно теперь нужно такъ повернуть корабль, чтобы эта линейка совпадала съ направленіемъ указателей *dd*. Для этого въ данномъ случаѣ надо повернуть носъ корабля въ правую сторону, и приборъ такъ устроенъ, что въ этотъ моментъ стрѣлка *g* будетъ показывать рулевому, что надо вращать штурвалъ такимъ образомъ, чтобы корабль поворачивался направо. Какъ только визирная линейка совпадетъ съ направленіемъ *dd*, стрѣлка *g* покажетъ—руль прямо.

Такимъ образомъ, рулевому надо заботиться лишь о томъ, чтобы все время держать стрѣлку *g* на нулевомъ дѣленіи, а наблюдателю наверху надо только все время направлять визирную линейку на цѣль. Желая перемѣнить направленіе на цѣль, надо только переставить кругъ *b*, и рулевой совершенно автоматично будетъ все время удерживать цѣль на новомъ направленіи отъ своего корабля.

На случай поврежденія тумбы снарядами, можно имѣть ихъ нѣсколько въ запасѣ, а установка ихъ въ любомъ мѣстѣ дѣлается почти моментально.

Бой на морѣ.

(Второе сообщеніе).

I. Одиночный бой.

Отличіе обстановки морскаго боя отъ сухопутнаго—это почти полное отсутствіе вліянія элемента мѣстности и полная свобода передвиженій по всѣмъ направленіямъ. Противники полностью другъ у друга на виду, а потому никакія засады, никакія военныя хитрости непримѣнимы; развѣ миноносцы до времени скрываются за высокими бортами большихъ кораблей. **Характерныя особенности морскаго боя.**

Противникъ весь видѣнъ съ очень большаго разстоянія. Если не видны корпуса кораблей, видны ихъ мачты, наконецъ, видѣнъ дымъ изъ трубъ, если уголь не бездымный, а не всегда таковой раздобудешь во время войны; въ послѣднемъ случаѣ противникъ можетъ быть, при благопріятныхъ обстоятельствахъ погоды, открытъ съ громадныхъ разстояній—до 70 верстъ [1]).

На разстояніи 15—17 верстъ (10—12 миль) противникъ уже видѣнъ довольно ясно, а начиная съ 8—10 верстъ (40—50 кабельт.) можно уже открывать огонь почти изо всѣхъ пушекъ крупнаго и средняго калибровъ. Я говорю *можно*, потому-что имѣются для такихъ разстояній табличныя данныя для стрѣльбы; но, конечно, съ такихъ разстояній не стрѣляютъ, такъ какъ процентъ попаданія будетъ ничтоженъ—это будетъ пустая трата снарядовъ.

Другая отличительная особенность морскаго боя — это быстрое сближеніе противниковъ. Если первоначальное разстояніе между ними 15 — 17 верстъ, и послѣ того они пойдутъ другъ другу на встрѣчу со скоростью 15-ти узловъ ($26^1/_4$ верстъ), каковая для современныхъ судовъ можетъ считаться средней, то черезъ 8 минутъ они уже могутъ открыть огонь, а еще черезъ

[1]) Съ такого разстоянія (40 миль) китайцы увидѣли идущій японскій флотъ при Ялу.

5 — 6 минутъ они сойдутся уже на дистанцію дѣйствительнаго артиллерійскаго боя (5 верстъ); еще черезъ 5 минутъ — пройдутъ другъ мимо друга и будутъ въ состояніи пустить въ дѣло мины и тараиъ.

Задержать такое быстрое сближеніе можно только тѣмъ, что повернуть къ непріятелю корму и уходить; это не значитъ *отступать*, и дѣлается лишь для того, чтобы или оставаться отъ противника на томъ-же разстояніи, или дѣлать сближеніе съ нимъ болѣе медленнымъ, если это почему либо выгодно. Въ виду этого, очевидно, сила кормоваго огня корабля должна быть такая-же, какъ и огня по носу.

Обращусь теперь къ вопросу о томъ, какими соображеніями можно руководствоваться при выборѣ позиціи въ морскомъ бою.

Выборъ позиціи относительно направленія вѣтра.

При свѣжемъ вѣтрѣ и большой волнѣ выгоднѣе направить свой корабль противъ вѣтра и заставить противника слѣдовать за собой, т. е. значитъ опять выгоднѣе въ этомъ случаѣ сражаться кормой. Дѣйствительно, носовая артиллерія противника будетъ обдаваться волнами и брызгами и дѣйствіе ея будетъ сильно стѣснено; кормовая-же артиллерія, до которой не будутъ достигать части волнъ, разбивающихся о носъ корабля, будетъ дѣйствовать совершенно свободно. Затѣмъ, вслѣдствіе поднятія воды передъ носомъ корабля, пробоина въ носовой части у поверхности воды гораздо опаснѣе, нежели таковая-же въ кормовой части.

Выборъ позиціи относительно солнца.

Такъ какъ морской бой, главнымъ образомъ, артиллерійскій, то очень важно облегчить себѣ прицѣлку и опредѣленіе разстояній и, на сколько возможно, затруднить это для противника; а въ этомъ отношеніи большую роль играетъ положеніе солнца относительно направленія огня. Очень выгодно имѣть солнце за спиной, въ особенности когда оно—утромъ или вечеромъ—невысоко надъ горизонтомъ. Это въ особенности важно при боѣ корабля съ береговымъ укрѣпленіемъ, такъ какъ корабль, имѣя за собой инициативу боя, можетъ выбрать именно такое время дня, когда солнце будетъ свѣтить береговымъ артиллеристамъ прямо въ глаза.

Выборъ позиціи относительно берега.

Если бой происходитъ вблизи берега, выгоднѣе занять позицію между нимъ и противникомъ, такъ какъ послѣдній будетъ гораздо яснѣе вырисовываться на фонѣ открытаго горизонта; лежащій-же сзади берегъ, въ особенности высокій, значительно скрадываетъ контуры корабля. Кромѣ того, если за противникомъ находится чистый горизонтъ, имѣется особый способъ для нахожденія высоты его мачтъ, что въ свою очередь служитъ данной для опредѣленія до него разстояній.

Какую часть корабля выгоднѣе обращать къ противнику.

Теперь спрашивается, какъ выгоднѣе поворачиваться къ противнику—бокомъ (бортомъ), или своими оконечностями (носомъ или кормой)?

Курсовой уголъ.

Уголъ, одна сторона котораго лежитъ въ діаметральной плоскости (вертикальная плоскость, которая разсѣкаетъ корабль вдоль на двѣ одинаковыя части), а другая—направлена на противника, называется *курсовымъ угломъ*, и считается обыкновенно въ обѣ стороны до 180^0. Если A (черт. 37) — нашъ корабль, а B противникъ, то, когда онъ въ B_1, то какъ мы, такъ и онъ, видимъ другъ друга подъ одинаковыми курсовыми углами $=B_5AB_1$; если онъ будетъ занимать положеніе B_2 или B_4, мы будемъ видѣть его подъ курсовымъ угломъ $=90^0$, или, какъ принято говорить, мы будемъ его видѣть, или имѣть—*на правомъ или лѣвомъ траверсѣ*; онъ же въ первомъ случаѣ будетъ насъ видѣть подъ острымъ курсовымъ угломъ (впереди траверса). При положеніяхъ противника B_3 или B_5, мы будемъ его видѣть подъ курсовыми углами 0^0 или 180^0, а онъ въ первомъ случаѣ будетъ видѣть насъ подъ тупымъ курсовымъ угломъ (позади траверса), а во второмъ—на траверсѣ.

Мы видѣли, что для полнаго развитія артиллерійской силы корабля нѣтъ надобности имѣть противника на траверсѣ (стр. 58 черт. 25 и 26); напр. для французскаго броненосца „Suffren“ достаточно видѣть противника подъ курсовыми углами отъ 45^0 до 135^0, а для англійскаго „Venerable“—отъ 60^0 до 120^0, т. е. нѣтъ надобности повертываться къ противнику совсѣмъ бокомъ, и достаточно повернуться къ нему правымъ или лѣвымъ плечомъ.

Въ смыслѣ-же защиты много говоритъ за то, что выгоднѣе имѣть противника по носу или по кормѣ, нежели видѣть его по траверсу; т. е. выгоднѣе, чтобы непріятельскіе снаряды стремились проницать нашъ корабль по его длинѣ, нежели поперекъ.

Во-первыхъ, мы представляемъ тогда мéньшую цѣль. Во-вторыхъ, такъ какъ, въ общемъ, броня расположена главнымъ образомъ вдоль корабля, гораздо бóльшее количество снарядовъ будетъ ударять въ нее подъ угломъ, а слѣдовательно наша броня будетъ насъ лучше укрывать. Затѣмъ всѣ снаряды теперь разрывные [1]), а потому, при ударѣ о корабль, они взрываются и далеко внутри корабля пролетѣть не могутъ, дѣйствуя тамъ одними осколками, не имѣющими большой пробивной силы.

[1]) Англійскія орудія большаго калибра снабжаются небольшимъ количествомъ сплошныхъ снарядовъ, но въ другихъ флотахъ ихъ нѣтъ, такъ какъ дѣйствіе ихъ слишкомъ слабо сравнительно съ дѣйствіемъ снаряженнаго бронебойнаго снаряда.

Поэтому попавшіе по направленію съ носа или кормы снаряды тамъ и произведутъ свое разрушительное дѣйствіе, а между тѣмъ въ носу и въ кормѣ въ надводной части корабля совсѣмъ нѣтъ жизненныхъ частей, которыя всѣ сосредоточены въ средней части корабля, и если туда ударитъ снарядъ, то проникнувъ даже недалеко внутрь, онъ можетъ нанести серьезный вредъ. При обращеніи-же къ противнику носомъ или кормой, попаданіе въ середину корабля маловѣроятно.

Единственная невыгода принимать выстрѣлы противника вдоль корабля заключается въ томъ, что небольшіе его перелеты будутъ все таки попадать, такъ какъ корабль по длинѣ представляетъ довольно большое протяженіе—60—70 саженъ. Это обстоятельство получаетъ еще большее значеніе, въ виду того, что главная неточность стрѣльбы въ морѣ происходитъ отъ неточно извѣстнаго разстоянія, по направленію-же—ошибки въ стрѣльбѣ сравнительно очень небольшія.

Въ окончательномъ выводѣ, корабль никогда въ бою не будетъ стремиться держать своего противника на траверсѣ, такъ какъ въ смыслѣ защиты это скорѣе невыгодно, а для развитія наибольшей силы артиллеріи безполезно, такъ какъ ее можно развить, имѣя противника и впереди и позади траверса.

Законъ дистанціи.

Относительно наивыгоднѣйшей для корабля дистанціи въ артиллерійскомъ бою, существуетъ такой законъ: *въ чемъ-бы вы не были сильнѣе противника, это ведетъ къ тому, что вамъ выгоднѣе бо́льшая дистанція; болѣе слабому напротивъ—выгоднѣе мѣньшая дистанція боя.*

Напр., если при другихъ равныхъ условіяхъ, ваша артиллерія новѣе, а слѣдовательно мѣткобойнѣе и сильнѣе, можно выбрать такое разстояніе, что вы можете хорошо попадать, а артиллерія противника окажется уже недостаточно мѣтка и сильна на этомъ разстояніи. На короткой-же дистанціи разница въ мѣткобойности и сильнобойности не будетъ столь замѣтна, а потому вашему противнику, въ данномъ случаѣ, такая дистанція будетъ выгодна. Если ваша артиллерійская прислуга лучше обучена, и она лучше стрѣляетъ, вамъ лучше выбрать бо́льшую дистанцію, на которой попадать труднѣе; на короткой-же дистанціи и плохо выученные люди будутъ попадать хорошо въ такую громадную цѣль, какую представляетъ изъ себя корабль.

Возьмемъ еще такой случай, что защита ваша надежнѣе, напр. броня толще, чѣмъ у противника. Тогда вы можете выбрать такую дистанцію, что артиллерія противника окажется безсильна противъ вашей брони, ваши-же снаряды будутъ свободно проби-

вать его болѣе тонкую броню. На короткой дистанціи преимущество это будетъ утеряно, такъ какъ, все уменьшая разстояніе, можно дойти до такого, на которомъ, какъ тонкая, такъ и толстая броня одинаково будутъ пробиваться.

Наконецъ, представьте себѣ, что ваше преимущество состоитъ въ томъ, что вы представляете изъ себя меньшую цѣль, вслѣдствіе того, что вашъ корабль меньше, нежели корабль противника. Опять вамъ выгоднѣе бо́льшая дистанція, такъ какъ для васъ противникъ будетъ представлять еще хорошую цѣль, ему-же попадать въ васъ будетъ крайне трудно; на короткомъ-же разстояніи ощутительной разницы въ трудности попаданія не будетъ.

Все, что говорено было выше о дистанціи, относилось до артиллеріи вообще, теперь-же войду въ нѣкоторыя частности.

Зависимость дистанціи отъ рода снарядовъ.

Бронебойный снарядъ, котораго главное назначеніе—пробивать броню, тѣмъ дѣйствительнѣе, чѣмъ съ меньшаго разстоянія и чѣмъ подъ бо́льшимъ угломъ онъ ударилъ въ броню. Затѣмъ важно, чтобы онъ ударилъ именно въ ту часть корабля, которая недоступна для фугасныхъ снарядовъ; если онъ проникнетъ въ слабо защищенную часть корабля—это будетъ убытокъ, такъ какъ, попавшій въ это мѣсто фугасный снарядъ нанесъ-бы гораздо бо́льшее разрушеніе, благодаря бо́льшему количеству сильно взрывчатаго вещества. Выбрать-же опредѣленную точку для удара на большомъ разстояніи невозможно, и если это и доступно, то на разстояніяхъ только самыхъ короткихъ. На большомъ-же разстояніи попаданія обыкновенно довольно ровно распредѣляются по всей поверхности корабля, чему примѣромъ могутъ служить попаданія американцевъ въ испанскія суда при С. Яго (стр. 41 рис. 15).

Наилучшій случай ударить въ толстую броню, подъ прямымъ угломъ, представляется тогда, когда противники, идя другъ другу на встрѣчу, будутъ на траверсѣ другъ у друга (черт. 37, положеніе A—B_4).

Для фугаснаго снаряда разстояніе, собственно говоря, не существуетъ: онъ не только на дальней, но и на близкой дистанціи болѣе или менѣе серьезной защиты не пробиваетъ. Его главное дѣйствіе—разрывное, и если онъ попадетъ въ ту часть корабля, для дѣйствія противъ которой онъ предназначенъ, т. е. въ болѣе слабо защищенную, разрушеніе, которое онъ произведетъ, окажется одинаковымъ, съ какого-бы разстоянія онъ ни прилетѣлъ.

Въ общемъ, можно сказать, что на дальнихъ дистанціяхъ выгоднѣе употреблять фугасные снаряды, а по мѣрѣ сближенія вводить все бо́льшій и бо́льшій процентъ бронебойныхъ, и именно

Главное назначеніе орудій крупнаго калибра—стрѣлять на близкой дистанціи.

на самыхъ близкихъ дистанціяхъ стрѣлять бронебойными снарядами изъ самыхъ большихъ пушекъ, такъ какъ тутъ-то они и принесутъ наибо́льшую пользу. Въ самомъ дѣлѣ, вѣдь для чего на кораблѣ существуютъ большія пушки? Для попытки утопить корабль, повредить его жизненныя части, а не для пораженія личнаго состава, для чего ихъ слишкомъ мало и онѣ слишкомъ рѣдко стрѣляютъ. Жизненныя-же части, какъ было указано въ своемъ мѣстѣ (стр. 46), на столько хорошо защищены, что съ дальнихъ дистанцій нечего и думать ихъ повредить, а надо дѣлать эти попытки съ короткихъ дистанцій, при которыхъ притомъ является наибольшая вѣроятность нормальныхъ ударовъ, когда корабли будутъ встрѣчаться при противоположныхъ путяхъ (курсахъ). На короткомъ разстояніи можно орудіямъ дать и нѣкоторый уголъ сниженія, чтобы попытаться пробить броню противника ниже поверхности воды.

Такимъ образомъ, большія пушки, хотя и стрѣляютъ на большія разстоянія, свое главное назначеніе они способны выполнить лишь на самой близкой дистанціи, т. е. роль ихъ ограниченная, подобно роли тарана и мины. Очевидно, онѣ участвуютъ и въ сраженіи на большой дистанціи; но здѣсь бо́льшаго результата достигнутъ, за исключеніемъ случайныхъ удачныхъ выстрѣловъ, пушки среднихъ калибровъ, которыхъ много, которыя быстро стрѣляютъ, которыя засыпаютъ непріятеля снарядами, а снаряды эти, благодаря своей массѣ, распредѣляются ровно по всему борту, всюду проникнутъ, гдѣ недостаточно сильна защита, и всюду будутъ поражать личный составъ.

Въ противуположность артиллеріи, для дѣйствія минами и тараномъ для обоихъ противниковъ нужны одинаковыя дистанціи.

Перейду теперь къ основаніямъ для выбора позиціи для минная и тараннаго боя.

Мина и таранъ могутъ быть, конечно, примѣнены только на малыхъ дистанціяхъ, и здѣсь только и можно начать вести какой нибудь разсчетъ на минный выстрѣлъ или на таранный ударъ; дѣлать это съ большихъ дистанцій—совершенно безполезно, ибо разсчетъ, навѣрно, будетъ нарушенъ, пока будетъ уменьшаться дистанція, изъ за малой, сравнительно со скоростью цѣли, скорости мины и тарана.

Существованіе на корабляхъ нѣсколькихъ типовъ артиллеріи, притомъ въ различныхъ флотахъ—различныхъ калибровъ, разнообразная система и сила броневой защиты—все это дѣлаетъ то, что для артиллерійскаго боя двумъ различнымъ кораблямъ выгоднѣйшей является различная дистанція; поэтому, при выборѣ позиціи для дѣйствія артиллеріи, между противниками происходитъ борьба, какъ за наивыгоднѣйшій курсовой уголъ, такъ и за

наивыгоднѣйшую для каждаго изъ нихъ дистанцію. Мина на кораблѣ только одного образца, во всѣхъ флотахъ употребляются почти не различающіяся между собою мины (по скорости, дальности и величинѣ заряда), такъ что для миннаго боя всѣмъ кораблямъ нужна та-же самая дистанція. Понятно, въ такомъ-же положеніи находится и таранъ. Точно также не имѣетъ значенія въ этомъ случаѣ при выборѣ позиціи направленіе вѣтра, положенія солнца и берега, такъ какъ дистанція невелика, минный аппаратъ впередъ поставленъ на извѣстное направленіе и дѣйствію имъ волны не мѣшаютъ, а для выпуска мины нѣтъ необходимости знать разстояніе до противника точно (разстояніе не входитъ въ число данныхъ для дѣйствія минным прицѣломъ, стр. 22): надо только знать, находится-ли противникъ въ предѣлахъ дальности мины.

Поэтому, при выборѣ позиціи для миннаго и таранаго боя приходится говорить только о положеніи противниковъ относительно другъ друга.

Очевидно, если противники занимаютъ симметричное положеніе другъ относительно друга, т. е. видятъ другъ друга подъ одинаковыми курсовыми углами (черт. 37, положенія $A—B_1$ и $A—B_4$), то они имѣютъ одинаковые шансы выпустить мину (при одинаковомъ расположеніи минныхъ аппаратовъ) и одинаковые шансы нанести тараный ударъ.

Поэтому мы будемъ разбирать только тѣ случаи, когда противники занимаютъ по отношенію другъ къ другу несимметричное положеніе (положенія $A—B_2$, $A—B_3$, $A—B_5$), и сдѣлаемъ это сначала для мины.

Выборъ позиціи для миннаго боя.

Положимъ, нашъ корабль AB (черт. 38) идетъ по направленію AA_3, и, находящійся въ раіонѣ дѣйствія минъ, противникъ стрѣляетъ въ насъ миной, скорость которой въ $1^1/_2$ раза болѣе скорости нашего корабля. Очевидно, чтобы въ насъ попасть, онъ долженъ цѣлить не прямо въ нашъ корабль, а въ нѣкоторую точку, лежащую на нашемъ пути (курсѣ) впереди насъ, съ такимъ разсчетомъ, чтобы мы какъ разъ пришли въ нее въ тотъ-же моментъ, когда придетъ и мина. Чѣмъ съ бо́льшаго разстоянія будетъ стрѣлять противникъ, тѣмъ точка, въ которую онъ долженъ цѣлить, будетъ лежать дальше впереди насъ. Положимъ, A_1, A_2 и A_3 воображаемыя положенія нашего корабля впереди насъ, въ которыя долженъ цѣлить противникъ, разсчитавшій, что мина его должна пройти до точки встрѣчи 1, 2 и 3 кабельтова (100, 200 и 300 морскихъ саженъ).

Теперь представимъ себѣ, что мы пустили мину въ противника съ такимъ разсчетомъ, что она должна пройти до встрѣчи съ нимъ

1 кабельтовъ, и что встрѣча эта, т. е. взрывъ мины, произошелъ въ тотъ моментъ, когда мы находимся въ A. Тогда значитъ мы пустили мину не изъ A, а изъ нѣкотораго положенія нашего корабля B_1, въ которомъ мы были передъ этимъ; B_2 и B_3 — это мѣста нашего корабля, изъ которыхъ мы-бы должны были выпустить мину, долженствующую пройти до момента взрыва 2 и 3 кабельтова, причемъ моментъ этотъ соотвѣтствуетъ положенію нашего корабля въ AB.

Такимъ образомъ, впереди насъ находится рядъ воображаемыхъ, подобныхъ нашему кораблей A_1 — A_3, которые служатъ цѣлью противнику при стрѣльбѣ его по насъ минами съ различныхъ разстояній, а сзади насъ находится такой-же рядъ кораблей B_1—B_3, которые въ надлежащій моментъ выпускаютъ за насъ мину, а мы только видимъ эффектъ ея взрыва. Понятно поэтому, что для того, чтобы занять болѣе выгодное положеніе для дѣйствія своими минами и затруднить сколь можно больше стрѣльбу минами для противника, намъ слѣдуетъ приближать къ нему наши задніе воображаемые корабли и удалять передніе; т. е., иначе говоря, поворачиваться къ противнику кормой.

Слѣдовательно на черт. 37 B_5 находится въ болѣе выгодномъ положеніи для дѣйствія минами, нежели A; но за то послѣдній занимаетъ болѣе выгодную позицію сравнительно съ B_2 и B_3. Если положимъ съ каждаго борта имѣется по три минныхъ аппарата (черт. 39), причемъ всѣ направленія, по которымъ они могутъ стрѣлять, заключаются въ углахъ $a\,A\,b$ и $c\,A\,d$, одинъ аппаратъ носовой и одинъ кормовой, то, вслѣдствіе того, что идущій впередъ корабль уходитъ отъ выпущенныхъ имъ минъ, поле миннаго обстрѣла корабля будетъ не кругъ, а нѣкоторая площадь (затушевана на чертежѣ 40), вытянутая назадъ, и двѣ прямыя—одна короткая по носу, а другая длинная—по кормѣ.

Тактику корабля въ минномъ бою можно было-бы сравнить съ тактикой скорпіона, который можетъ ужалить только хвостомъ, или съ тактикой коня, который можетъ ударить только задними ногами. Вслѣдствіе этого, очень трудно маневрировать спеціально для того, чтобы занять хорошую позицію для дѣйствія минами. Если-бы мы себѣ представили два корабля, которые-бы не имѣли другаго оружія, кромѣ минъ, то, стремясь другъ другу повернуть корму, они все время-бы расходились, и, при большой скорости хода, все время выходили бы за предѣлы пространства, доступнаго для мины. Такимъ образомъ, въ бою двухъ большихъ судовъ, мина—это оружіе случайно подвернувшейся благопріятной позиціи. Тѣмъ не менѣе, надо все время помнить о томъ, чтобы не доста-

Въ бою двухъ большихъ судовъ мина — это оружіе случайно под-

вить противнику такой благопріятной случайности, и не располагаться въ полѣ его миннаго обстрѣла.

вернувшейся благопріятной позиціи.

Теперь обратимся къ тарану.

Выборъ позиціи въ таранномъ бою.

Если корабль (черт. 41), находясь въ A, начнетъ поворачиваться вправо или влѣво, при крайнемъ положеніи руля (руль обыкновенно не поворачивается больше, чѣмъ на 30^0 въ ту и другую сторону отъ прямаго положенія), онъ опишетъ кривыя, очень близкія къ кругу, которыя носятъ названія круговъ циркуляціи. Очевидно, что если-бы онъ поставилъ себѣ цѣлью пройти черезъ нѣкоторую точку a, находящуюся внутри однаго изъ его круговъ циркуляцій — это оказалось-бы для него невозможнымъ, такъ какъ, при крайнемъ положеніи руля, онъ лишь обошелъ-бы эту точку кругомъ. Поэтому пространство внутри круговъ циркуляцій называется мертвымъ, и если противнику удастся занять положеніе B въ этомъ пространствѣ, то въ то время, какъ онъ можетъ свободно таранить A, для тарана послѣдняго онъ недостижимъ. Такимъ образомъ, таранная тактика въ томъ и состоитъ, чтобы не допустить противника расположиться въ своемъ мертвомъ пространствѣ, а самому въ свою очередь стараться попасть въ таковое-же пространство противника.

Установивши это положеніе, посмотримъ теперь, которая изъ позицій кораблей A и C выгоднѣе, — того который впереди или того, что слѣдуетъ за нимъ? Кораблю A, для того, чтобы попасть въ мертвое пространство корабля C, надо повернуть, но, какъ только онъ начнетъ поворачивать, напр. направо, правая часть его мертваго пространства остановится на мѣстѣ и C свободно туда войдетъ, повернувши лишь на малый уголъ, и въ C_1, потаранитъ A, который въ это время будетъ занимать положеніе A_1.

Слѣдовательно, для того, чтобы занять выгодную позицію для таранаго удара, надо расположиться у противника за кормой и преслѣдовать его, и каждый разъ, какъ онъ захочетъ повернуть вправо или влѣво, ему будетъ нанесенъ таранный ударъ. Очевидно, такое преслѣдованіе не будетъ опасно для корабля обладающаго бо́льшею скоростью, такъ какъ онъ тогда можетъ уйти такъ далеко, что поспѣетъ повернуть раньше, чѣмъ преслѣдующій войдетъ въ его мертвое пространство.

Позиція выгодная для дѣйствія минами, невыгодна для тараненія и наоборотъ.

Но, располагаясь сзади противника, чтобы занять выгодную позицію для таранаго удара, мы вѣдь позволяемъ ему въ свою очередь занять наивыгоднѣйшую позицію для дѣйствія минами. Вотъ почему значеніе тарана и подорвано миной—нельзя занять наивыгоднѣйшую позицію для таранаго боя, не подвергаясь опасности быть взорваннымъ миной.

Но если наши минные аппараты сбиты, или вообще мы почему-либо на мины не надѣемся, нельзя позволять противнику располагаться близко сзади. Если онъ даже окажется и не въ состояніи насъ сейчасъ-же ударить, то, во всякомъ случаѣ, мы себя сильно свяжемъ тѣмъ, что не можемъ ужъ тогда поворачивать ни въ ту, ни въ другую сторону. Если-же противникъ еще обладаетъ бо́льшею, чѣмъ у насъ, скоростью, и мы лишены минъ, то онъ въ корму ударитъ насъ навѣрно, и если и не утопитъ, то, во всякомъ случаѣ, повредитъ руль или винты.

Важность и необходимость сильнаго кормоваго огня.

Вотъ эта необходимость имѣть средства не позволять противнику располагаться сзади, такъ какъ этимъ облегчается ему таранный ударъ,—необходимость самому поворачиваться кормой, чтобы облегчить себѣ дѣйствіе минами—вызываетъ потребность въ сильномъ, не только носовомъ, но и кормовомъ огнѣ. Въ первомъ случаѣ, чтобы не только минами, но и артиллеріей угрожать противнику, расположившемуся сзади, во второмъ,—чтобы не ослаблять силы своего огня, занимая удобную позицію для выпуска мины. Выше мы уже видѣли, что сильный кормовый огонь необходимъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ и для артиллерійскаго боя.

О маневрированіи въ бою.

Резюмирую теперь то, что до сихъ поръ было сказано о маневрированіи корабля въ бою для занятія выгодной позиціи.

Сначала въ бою дѣйствуетъ исключительно одна артиллерія, а потому способъ маневрированія подчиняется исключительно требованіямъ артиллеріи и той защиты корабля, которая предназначена его оборонять противъ дѣйствія артиллеріи. Корабль въ это время при выборѣ позиціи и дистанціи руководствуется указанными соображеніями, а именно: чѣмъ онъ сильнѣе, тѣмъ дольше онъ старается удержать бо́льшую дистанцію, чѣмъ слабѣе,—тѣмъ скорѣе старается онъ сблизиться. Затѣмъ, онъ стремится занять такое положеніе, чтобы имѣть сзади себя солнце, берегъ (если онъ есть) и при большой волнѣ, идетъ противъ нея, стараясь увлечь противника за собою. Онъ остерегается подставлять нормально свой бортъ подъ непріятельскіе выстрѣлы, тѣмъ болѣе, что это вполнѣ совмѣстимо съ главною задачею, которую онъ долженъ себѣ поставить—это держать противника въ той части поля своего обстрѣла, въ которой у него дѣйствуетъ наибо́льшее количество орудій.

Когда разстояніе сдѣлается на столько мало, что могутъ быть пущены въ дѣло мины, главнымъ дѣйствующимъ оружіемъ остается все та-же артиллерія; причемъ, артиллерійскій огонь пріобрѣтаетъ особую силу, такъ какъ въ это время стрѣляютъ

всѣ, даже самыя мелкія, пушки. Но способъ маневрированія теперь уже долженъ подчиняться требованіямъ миннаго боя; не столько для того, чтобы дѣйствовать минами самому, сколько для того, чтобы не позволить противнику, который быть можетъ къ этому времени въ артиллерійскомъ бою ослабленъ, занять выгодную позицію для выпуска мины, и тѣмъ не подвергнуть свой, уже завоеванный артиллеріей, успѣхъ, случайности быть взорваннымъ миной.

То-же самое можно сказать и относительно тарана, когда дистанція сдѣлается еще меньше.

Важное значеніе скорости.

Итакъ, важно выбрать извѣстную позицію. Но какое-же средство имѣется у корабля, чтобы ее занять? Единственное средство для этого—скорость хода, и вотъ отчего на морѣ такъ добиваются большой скорости для кораблей: преимущество въ скорости даетъ большія выгоды въ бою. Кто ходитъ скорѣе, тотъ и регулируетъ дистанцію боя, тотъ и занимаетъ болѣе выгодную позицію.

Значеніе системы расположенія артиллеріи на кораблѣ.

Но, если скорость даетъ возможность занять позицію на опредѣленной для насъ выгодной дистанціи отъ противника, то для того, чтобы удерживать эту дистанцію, не ослабляя огня своей артиллеріи, одной скорости мало,—здѣсь огромную роль играетъ расположеніе артиллеріи.

Чтобы яснѣе себѣ это представить, возьмемъ два корабля A и B (черт. 42), вооруженныхъ одинаковой по силѣ артиллеріей, — положимъ всего двумя орудіями, но совершенно различно расположенными; притомъ вообразимъ себѣ еще, что орудія эти не имѣютъ никакого угла обстрѣла, такъ что корабль A можетъ стрѣлять или только прямо по носу, или прямо по кормѣ, а B—только по правому или лѣвому траверсу (по направленію перпендикулярному къ діаметральной плоскости корабля). Если B подошелъ на ту дистанцію, которая ему выгодна, то для того, чтобы выстрѣлить, ему надо повернуться бокомъ, а въ это время A, если ему дистанція эта мала, уйдетъ далеко впередъ. Если B имѣетъ преимущество въ скорости, онъ вновь догонитъ A; но опять, пока онъ будетъ поворачиваться, чтобы выстрѣлить, позиція будетъ имъ потеряна. Между тѣмъ A, то увеличивая ходъ для увеличенія дистанціи, то замедляя его и поджидая B, чтобы уменьшить до него разстояніе, если ему это выгодно, все время стрѣляетъ изъ своей кормовой пушки, не теряя времени на какіе либо повороты. Если B уходитъ отъ A, то послѣдній, преслѣдуя его, все время можетъ стрѣлять изъ носовой пушки а B, какъ только онъ захочетъ выстрѣлить, такъ долженъ допустить своего противника подойти ближе, и каждый его выстрѣлъ

будетъ для *A* облегчать преслѣдованіе. Такимъ образомъ, тотъ изъ нихъ, который будетъ обладать преимуществомъ въ скорости, можетъ подойти къ другому на выгодное для себя разстояніе, но удержать его можетъ только *A*, для *B*-же это будетъ недоступно.

Конечно, кораблей съ такой артиллеріей не существуетъ, но выводъ остается вѣрнымъ и для существующихъ кораблей: въ смыслѣ легкости удержанія выбраннаго разстоянія, артиллерія должна считаться тѣмъ лучше расположенной, чѣмъ сильнѣе огонь по носу и по кормѣ, и чѣмъ меньшій уголъ съ діаметральной плоскостью составляютъ направленія, ограничивающія уголъ наисильнѣйшаго обстрѣла.

Примѣрное маневрированіе въ бою двухъ кораблей съ различными системами расположенія артиллеріи.

Представимъ себѣ, напр., что сражаются англійскій броненосецъ „Venerable“ съ французскимъ броненосцемъ „Suffren“, которыхъ планы расположенія артиллеріи и діаграммы обстрѣла были описаны (стр. 58 чертежи 25 и 26). Положимъ (черт. 43) Venerable (V) преслѣдуетъ Sufren-а (S), который почему либо избѣгаетъ боя; но такъ какъ ходъ у нихъ одинаковый — 18 узловъ (Консп. стр. 8), то догнать онъ его не можетъ и, положимъ, въ данный моментъ между ними разстояніе равно 42 кабельтовымъ (около $7^1/_2$ верстъ). Допустимъ, въ этотъ моментъ у Suffren-а произошло поврежденіе въ машинѣ, которое заставило его уменьшить ходъ до 13 узловъ, и Venerable начинаетъ его нагонять, причемъ намѣреніе его — подойти на разстояніе 15 — 16 кабельтовыхъ, которые онъ почему либо считаетъ для себя наиболѣе выгоднымъ для артиллерійскаго боя. Suffren продолжаетъ уходить, такъ какъ, пока Venerable его догоняетъ, преимущество на сторонѣ французскаго броненосца, вслѣдствіе того, что у Suffren-а кормовой огонь сильнѣе, нежели носовой у Venerable.

Имѣя теперь преимущество въ ходѣ, въ 5 узловъ, Venerable въ часъ приблизится къ противнику на 5 миль, а на то, чтобы подойти на 2,6 мили (42—16=26 каб.=2,6 мили) ему понадобится нѣсколько болѣе получаса; впродолженіи всего этого періода боя (отъ V до V_3) преимущество силы огня будетъ на сторонѣ его противника. Придя на желаемое разстояніе, Venerable въ V_2 повернетъ влѣво, чтобы привести Suffren-а въ уголъ наисильнѣйшаго своего обстрѣла, причемъ повернуть ему придется для этого на 60^0 (см. діаграмму, черт. 25). Если Suffren будетъ продолжать уходить, то ему придется или повертывать вслѣдъ за нимъ и вновь ослабить силу своего огня, или мириться съ увеличеніемъ разстоянія. Но Suffren, въ свою очередь, можетъ пожелать тоже ввести противника въ наисильнѣйшій уголъ своего обстрѣла, а для этого ему тоже придется повернуть влѣво, но только на 45^0

(см. діаграмму, черт. 26). Чтобы относительное положеніе кораблей V_2 S_2 сохранилось, надо, чтобы они одновременно описывали-бы концентрическія окружности, общій центръ которыхъ O найдется, если по сторонѣ V_2 S_2 (разстояніе между кораблями) и двумъ прилежащимъ угламъ S_2 V_2 O (дополненіе до прямаго курсоваго угла, подъ которомъ Venerable видитъ Suffren-а) и V_2 S_2 O (курсовой уголъ, подъ которымъ Suffren видитъ Venerable-а) построимъ треугольникъ. Стороны OV_2 и OS_2 этого треугольника будутъ радіусы искомыхъ круговъ, а чтобы корабли дѣйствительно могли описывать эти круги одновременно, надо, чтобы отношеніе ихъ скоростей было-бы равно отношенію радіусовъ. Въ данномъ случаѣ, это отношеніе $= 1{,}4 \left(\frac{\text{Sin } 135^0}{\text{Sin } 30^0}\right)$, а слѣдовательно Venerable долженъ имѣть въ 1,4 раза бо́льшую скорость нежели Suffren, чтобы быть въ состояніи удержать его въ углѣ наисильнѣйшаго своего обстрѣла; а Suffren и съ 13-ю узлами $\left(\frac{18}{13}=1{,}38\right)$ можетъ достигнуть той-же цѣли. Такимъ образомъ, въ данномъ случаѣ лишніе 15^0, на которые у Suffren-а предѣлъ наисильнѣйшаго обстрѣла ближе къ діаметральной плоскости, чѣмъ у Venerable-а, какъ-бы вознаградилъ его полностью за потерянные 5 узловъ хода. Но стоитъ только послѣднему потерять хоть одинъ узелъ хода, какъ онъ уже не въ состояніи будетъ удержаться на окружности V_2 V_3, и ему придется или дать увеличиться разстоянію, и такимъ образомъ Suffren можетъ и совсѣмъ уйти, или сражаться, преслѣдуя своего противника, причемъ послѣдній будетъ имѣть преимущество въ силѣ огня. Итакъ, броненосецъ меньшаго размѣра (12728 тоннъ противъ 15.000 тоннъ) и съ меньшимъ количествомъ артиллеріи (22 орудія большаго и средняго калибра противъ 32-хъ такихъ орудій), благодаря только лучшему расположенію своей артиллеріи, въ нѣкоторые періоды боя развиваетъ болѣе сильный огонь, нежели его противникъ, и извлекаетъ бо́льшую пользу изъ своей скорости при занятіи и удерживаніи выгодной для себя позиціи. Притомъ и непріятельскіе снаряды ударяютъ въ его бортъ подъ меньшими углами, при полномъ развитіи силы своего огня.

Раздѣленіе боя на три фазы.

Морской бой можно раздѣлить на три фазы: 1) бой дальній артиллерійскій, 2) — близкій артиллерійскій и 3) — минно-таранный.

Дальній артиллерійскій бой.

Начинается бой съ дальняго артиллерійскаго. Первоначальное маневрированіе представляетъ изъ себя борьбу за позицію, послѣ чего устанавливается извѣстное равновѣсіе (напр. хожденіе по двумъ концентрическимъ кругамъ — черт. 43; или хожденіе по

одному кругу, держась на концахъ того-же діаметра; или преслѣдованіе по прямому пути и т. п.), въ зависимости отъ скорости хода и расположенія артиллеріи противниковъ; по возможности оба стараются, чтобы не было рѣзкихъ измѣненій дистанціи, такъ какъ бо́льшее или меньшее постоянство дистанціи—это необходимое условіе успѣшности дѣйствія артиллеріей.

Управленіе артиллерійскимъ огнемъ на кораблѣ.

Пока противникъ еще далеко и еще не открытъ огонь, особымъ способомъ опредѣляютъ высоту его мачтъ или трубъ надъ водой (для примѣненія этого способа надо, чтобы за противникомъ не было берега), чтобы, исходя изъ этой высоты, находить разстояніе до непріятеля въ бою, повѣряя его пристрѣлкой. Огнемъ управляетъ, подъ общимъ руководствомъ командира, артиллерійскій офицеръ (оберъ-офицеръ, окончившій курсъ особаго артиллерійскаго класса), находящійся въ боевой рубкѣ. Исходя изъ послѣдняго полученнаго по дальномѣру разстоянія, онъ ведетъ съ нѣсколькими орудіями пристрѣлку, а остальныя только переставляютъ прицѣлы по пристрѣлочнымъ. Когда снаряды начинаютъ ложиться близко у цѣли (при сближеніи недолеты, при расхожденіи—перелеты), всѣ орудія открываютъ бѣглый огонь. При появленіи сильныхъ отклоненій, вновь начинается пристрѣлка.

Для управленія огнемъ, у каждаго орудія или группы орудій, если они находятся въ одномъ помѣщеніи, имѣются особые циферблаты, на которыхъ стрѣлки указываютъ данныя для наводки, приказанія объ открытіи, прекращеніи и родѣ огня, и какого рода снарядами должны быть заряжаемы орудія. Такіе-же циферблаты имѣются и въ боевой рубкѣ, и когда тамъ ставятъ стрѣлки на извѣстныя дѣленія, соотвѣствующія стрѣлки на всѣхъ циферблатахъ автоматически начинаютъ показывать то же самое.

Прежде была еще залповая стрѣльба, для которой имѣлись сложнѣйшія приспособленія; но теперь эта система совершенно оставлена, вслѣдствіе того, что она замедляетъ стрѣльбу, заставляя одно орудіе выжидать остальныя, да не мало времени еще теряется на то, чтобы подвести цѣль въ ту точку, куда сосредоточенъ залпъ,—и такимъ образомъ теряются выгоды, доставляемыя скорострѣльностью современныхъ орудій (стр. 41).

Вторая фаза—близкій артиллерійскій бой.

Съ самаго начала боя одинъ изъ противниковъ можетъ почему либо пожелать сблизиться, но, конечно, это ему удастся только тогда, если онъ обладаетъ преимуществомъ въ скорости. Пойдетъ-ли ему другой на встрѣчу, или станетъ отъ него уходить (въ случаѣ большой разницы въ ходѣ), постоянства дистанціи уже не будетъ, и она будетъ болѣе или менѣе быстро уменьшаться, пока противники не поровняются другъ съ другомъ (придутъ на траверсъ

другъ друга). То разстояніе, на которомъ въ этотъ моментъ окажутся противники, будетъ еще вѣроятно больше дистанціи минаго выстрѣла, такъ какъ едва-ли кто нибудь изъ нихъ рѣшится на минный бой, не использовавши всю силу своей артиллеріи, не ослабивши на сколько возможно артиллерію противника, не попытавшись сбить непріятельскіе минные аппараты.

Эти обстоятельства и могутъ послужить поводомъ къ тому, что, послѣ дальняго артиллерійскаго боя, одинъ или оба противника выкажутъ намѣреніе сойтись и завязать близкій артиллерійскій бой; тутъ можетъ быть пущена въ ходъ крупная артиллерія для попытки добраться до жизненныхъ частей корабля (стр. 94), здѣсь вступитъ въ дѣло и вся мелкая артиллерія и пулеметы, стараясь вымести личный составъ изъ всѣхъ недостаточно защищенныхъ частей корабля.

Прибѣгнетъ къ сближенію, конечно, болѣе слабый (стр. 92), или болѣе поврежденный, который, видя, что въ дальнемъ артиллерійскомъ бою противникъ беретъ надъ нимъ перевѣсъ, захочетъ использовать свои запасные рессурсы—крупную и мелкую артиллерію, пока они еще не повреждены болѣе искуснымъ противникомъ въ дальнемъ артиллерійскомъ бою.

Такимъ образомъ, характеристика этой фазы боя, въ противуположность первой,—это быстрое измѣненіе дистанціи, вызываемое сближеніемъ. Опредѣленіе разстояній при этомъ значительно затрудняется, но часто можно обойтись и безъ него, благодаря громадной настильности современныхъ орудій. О какой либо пристрѣлкѣ здѣсь нечего и думать, а потому бѣглый огонь безпрерывенъ.

Прислуга мелкихъ орудій, которыя раньше не могли дѣйствовать вслѣдствіе дальности разстоянія, до сближенія скрывается за броней, а теперь выходитъ и занимаетъ свои мѣста.

Третья фаза—минно-таранный бой.

Дальнѣйшее сближеніе, которое будетъ вызываться такими-же причинами, т. е. будетъ выгодно для болѣе слабаго или для болѣе поврежденнаго, которому уже нечего терять, и единственная надежда котораго—на удачную мину или таранный ударъ, поведетъ къ третьей фазѣ—къ минно-таранному бою. Конечно, для этого надо сохранить свою скорость, но именно движущая сила (котлы, машины, винты, руль) на кораблѣ такъ хорошо защищена, что это является вполнѣ вѣроятнымъ.

Въ результатѣ, болѣе сильный, менѣе поврежденный, будетъ стараться затягивать сначала первую, а затѣмъ вторую фазу. Болѣе слабый, болѣе поврежденный, будетъ стремиться къ тому, чтобы какъ можно скорѣе переходить отъ первой фазы ко второй, отъ второй—къ третьей.

Характерное отличіе хода морскаго боя отъ сухопутнаго.

Здѣсь нельзя не замѣтить капитальной разницы, въ этомъ отношеніи, морскаго боя отъ сухопутнаго. На сухомъ пути подготовляется бой съ дальнихъ дистанцій артиллеріей, съ болѣе близкихъ—ружейнымъ огнемъ, и тотъ, кто оказался сильнѣе, кто имѣетъ меньше потерь, сближается и идетъ доканчивать противника штыкомъ.

На морѣ обратно, тотъ, кто получилъ преимущество въ дальнемъ артиллерійскомъ бою, тотъ избѣгаетъ сближенія, такъ какъ, сблизившись, онъ можетъ все потерять отъ случайнаго попаданія миной или тараннаго удара. Напротивъ, ослабленный въ артиллерійскомъ бою, потерявшій много орудій и людей, можетъ еще сохранить свою движущую силу,—и онъ-то и попытается сблизиться. Да для него это—единственный выходъ, если только не отступать, чтобы пустить въ дѣло свои мины и таранъ, и такимъ образомъ сдѣлать попытку поправить дѣло.

Бой броненосца съ крейсеромъ.

То же положеніе имѣетъ мѣсто и при сраженіи двухъ кораблей, различающихся по типу. Пусть, напр., крейсеръ, да еще неброненосный, вынужденъ на бой съ броненосцемъ. Я говорю — вынужденъ, такъ какъ наиболѣе благоразумное рѣшеніе крейсера, — пользуясь своею скоростью, уходить. Сраженія при Ялу и С. Яго совершенно ясно показали, что для крейсеровъ бой съ броненосцами невозможенъ, и если крейсеръ рѣшился на бой съ броненосцемъ, то, это можетъ быть лишь вызвано, напр., вынужденный необходимостью принести себя въ жертву, или отсутствіемъ преимущества въ ходѣ и т. п. Но разъ крейсеру ужъ пришлось сражаться, ему надо быстро сблизиться, чтобы употреблять въ дѣло свою артиллерію и мины, пока они еще не повреждены съ дальней дистанціи.

Броненосцу, обратно—невыгодно рисковать возможностью быть взорваннымъ миной и подвергаться съ близкаго разстоянія огню всей артиллеріи крейсера, причемъ могутъ быть пробиты многія его слабо защищенныя части, а потому ему придется, повернувшись къ крейсеру кормой, или совсѣмъ не допустить его на близкую дистанцію, или заставить его сближаться какъ можно медленнѣе, чтобы въ это время поспѣть его какъ можно больше повредить.

Такимъ образомъ, мы видимъ еще примѣръ сраженія кормой, причемъ именно болѣе сильному придется чаще прибѣгать къ такому пріему.

II. Эскадренный бой.

При переходѣ отъ одиночнаго къ эскадренному бою сейчасъ-же возникаетъ вопросъ о строѣ, въ которомъ должны находиться корабли, участвующіе въ бою.

Боевые строи эскадры.

Строи бываютъ въ одну или въ двѣ параллельныя линіи, простые и составные. Для боя предпочитаютъ строи въ одну линію, которые болѣе просты, а для похода, если кораблей много, одинъ изъ составныхъ строевъ, вслѣдствіе бо́льшей ихъ компактности. Въ одну линію корабли строятся тремя образомъ (черт. 44): 1) одинъ сзади другого, гусемъ, вытягиваясь по направленію пути кораблей, и такой строй называется *строемъ кильватера;* 2) строй фронта (черт. 45), при которомъ линія равненія составляетъ прямой уголъ съ путемъ (курсомъ) кораблей; 3) корабли видятъ другъ друга по направленію на правое или лѣвое плечо (черт. 46), причемъ линія ихъ равненія составляетъ обыкновенно уголъ въ 45^0 съ путемъ кораблей (уголъ можетъ быть и другой); такой строй называется *строемъ пеленга, правымъ или лѣвымъ плечомъ впередъ.* Другъ отъ друга корабли держатся обыкновено на разстояніи 2-хъ кабельтовыхъ.

Разстояніе между кораблями въ боевомъ строю.

Боевой строй долженъ удовлетворять слѣдующимъ условіямъ:

1) онъ долженъ быть простъ и гибокъ, т. е. долженъ быстро и просто мѣнять направленіе пути (курсы);

2) Корабли должны имѣть возможность оказывать другъ другу взаимную поддержку;

3) Всѣ корабли въ отдѣльности должны имѣть просторъ для дѣйствія какъ артиллеріи, такъ минами и тараномъ.

Таранъ въ этомъ случаѣ можно поставить на послѣднее мѣсто, такъ какъ, если предоставить всѣмъ кораблямъ свободу въ употребленіи тарана, всякій строй уже пропадетъ и сраженіе обратится въ безпорядочную общую свалку.

Наиболѣе употребительный боевой строй это кильватеръ.

Больше всѣхъ удовлетворяетъ поставленнымъ условіямъ строй кильватера, который и является наиболѣе употребительнымъ боевымъ строемъ.

Дѣйствительно, строй этотъ чрезвычайно гибокъ, такъ какъ за передовымъ кораблемъ, измѣнившимъ направленіе, устремляются всѣ остальные, нисколько не мѣняя своего хода; причемъ нѣтъ надобности отдавать приказаніе о томъ сигналомъ, а передовой корабль прямо своимъ движеніемъ показываетъ новое направленіе, по которому надо идти. Между тѣмъ въ строѣ фронта придется для этого заходить плечомъ, для чего одному кораблю придется

ворочаться на мѣстѣ, а остальнымъ идти различнымъ ходомъ. Это и сложно, и долго, и такой маневръ можетъ быть выполненъ лишь по сигналу.

Въ строѣ кильватера вся артиллерія свободно можетъ дѣйствовать въ наисильнѣйшихъ углахъ своего обстрѣла и только небольшіе углы по носу и по кормѣ заслонены сосѣдними кораблями; между тѣмъ въ строѣ фронта они заслоняютъ именно направленія наисильнѣйшаго обстрѣла. Что касается до минъ, то вычертивши для кораблей, расположенныхъ въ строѣ кильватера, поля минпаго ихъ обстрѣла (черт. 44), мы видимъ, что въ этомъ строѣ свободно могутъ дѣйствовать всѣ минные аппараты, кромѣ носовыхъ и кормовыхъ, да и тѣ, свободно и безопасно для сосѣдей, могутъ быть пущены въ дѣло, вильнувъ немного кораблемъ вправо или влѣво. Въ строѣ-же фронта бортовыя мины, которыхъ большинство, выпускать опасно.

Даже и тараномъ дѣйствовать легче, находясь въ строѣ кильватера. Въ строю все равно нельзя употреблять таранъ въ дѣло, а выйти гораздо легче любому кораблю изъ строя кильватера, нежели изъ строя фронта, такъ какъ тамъ всякій поворотъ направо или налѣво грозитъ столкновеніемъ со своимъ сосѣдомъ. Затѣмъ, держаться въ строю кильватера гораздо легче, нежели въ какомъ либо другомъ: каждый корабль идетъ по струѣ, оставленной на водѣ идущимъ передъ нимъ кораблемъ. Труднѣе держаться во фронтѣ, но еще труднѣе въ строѣ пеленга, который изъ за этого, и изъ за чрезвычайной своей негибкости, едва-ли найдетъ широкое примѣненіе въ бою.

Наконецъ, именно въ строѣ кильватера корабли лучше всего поддерживаютъ другъ друга. Если-бы мы представили себѣ непріятельскій корабль *a* (черт. 44) желающій напасть на корабль *b*, впереди идущій *c* защищаетъ своего сосѣда минами, а тотъ въ свою очередь угрожаетъ *a* тараномъ, если-бы онъ направилъ свой ударъ на *c*.

Сравнительныя достоинства строевъ кильватера и фронта.

Еще имѣется одно существенное различіе между строями кильватера и фронта. Если противники идутъ другъ другу на встрѣчу, огонь кильватера тѣмъ слабѣе, чѣмъ противникъ дальше, и по мѣрѣ сближенія, все большее число кораблей можетъ начать по немъ стрѣлять, а затѣмъ можетъ вводить его въ уголъ наисильнѣйшаго обстрѣла. Для строя фронта явленіе это происходитъ обратно. Если противникъ очень далеко впереди или назади, по нему могутъ дѣйствовать всѣ корабли или изъ носовыхъ, или кормовыхъ орудій и изъ значительнаго числа бортовыхъ; по мѣрѣ его приближенія, все уменьшается число могущихъ по немъ стрѣ-

лять бортовыхъ орудій, а затѣмъ понемногу придется замолкать и носовой или кормовой артиллеріи кораблей, находящихся на флангѣ, противуположномъ тому, къ которому приближается противникъ.

Поэтому строй фронта можетъ быть полезенъ на дальнемъ разстояніи, но примѣненію его всегда будетъ мѣшать отсутствіе въ немъ гибкости. Если противники идутъ прямо другъ на друга, едва-ли кто нибудь изъ нихъ приметъ строй фронта, такъ какъ при быстромъ сближеніи можно не поспѣть перестроиться въ строй кильватера, который на близкой дистанціи, какъ мы сейчасъ видѣли, является болѣе выгоднымъ. За то строй фронта несомнѣнно выгоденъ тому, который отступаетъ, или для того, чтобы избѣжать боя, или чтобы сохранить между собою и противникомъ большое разстояніе. Тогда и преслѣдующему тоже придется выстроиться во фронтъ, иначе огонь его окажется значительно слабѣе.

Такимъ образомъ и въ эскадренномъ, какъ и въ одиночномъ бою, выгодно иногда сражаться кормой.

Мѣсто миноносцевъ въ боевомъ строѣ.

Общій недостатокъ простыхъ строевъ — это ихъ растянутость и слабость фланговъ. Для того, чтобы ихъ усилить, тамъ ставятъ болѣе сильные корабли и придаютъ имъ на помощь отряды миноносцевъ. Послѣдніе въ строѣ кильватера располагаются у его головы и хвоста, а въ строѣ фронта — у фланговъ, со стороны противуположной той, откуда приближается противникъ, и тѣмъ будутъ угрожать ему, если онъ захочетъ обойти который нибудь изъ фланговъ.

Мѣсто крейсеровъ въ боевомъ строѣ.

Если эскадра состоитъ изъ небольшаго числа броненосцевъ, то броненосные крейсера могутъ ставиться съ ними въ одну линію; если-же броненосцовъ много, то, чтобы не растягивать слишкомъ боевую линію, броненосные крейсера могутъ составить отдѣльный отрядъ, предназначенный для усиленія того или другаго фланга, или изображающій изъ себя резервъ, готовый оказать помощь въ томъ мѣстѣ боя, гдѣ она окажется наиболѣе необходимой. Что-же касается до небронеиосныхъ крейсеровъ, то по своей слабости они не могутъ занять мѣста въ линіи и не много помощи окажутъ и для усиленія слабыхъ мѣстъ, и въ видѣ резерва. Роль ихъ въ бою является крайне неопредѣленной, да притомъ теперь вообще преобладаетъ мнѣніе, что въ составъ эскадръ должны входить, главнымъ образомъ, броненосные крейсеры (выноска стр. 64).

Мѣсто корабля командующаго эскадрой въ бою.

Спрашивается теперь, гдѣ мѣсто адмиральскаго корабля въ строю? Все говоритъ за то, что въ линіи кильватера адмиральскій корабль долженъ быть передовымъ. Во-первыхъ, стоя во главѣ, адмиралъ можетъ управлять движеніями эскадры безъ сигналовъ,

движеніями своего корабля. Кромѣ того, находясь въ центрѣ или арьергардѣ, трудно судить объ относительномъ положеніи двухъ быстро сближающихся эскадръ, а потому трудно уловить моментъ открытія огня, перестроенія и т. п... Кораблямъ, у которыхъ адмиралъ приходится сзади, трудно слѣдить за его движеніями, такъ какъ все управленіе кораблемъ сосредоточено впереди—въ боевой рубкѣ.

Наконецъ, какъ-бы не были ясны инструкціи адмирала, всего они предвидѣть не могутъ, и командиръ головнаго корабля, если на немъ не находится адмиралъ, часто можетъ оказаться въ нерѣшительности, что ему дѣлать. Только человѣкъ выдающійся съумѣетъ въ критическій моментъ взять на себя отвѣтственность передъ своимъ начальникомъ за какое либо энергичное рѣшеніе, отлично понимая, что послѣдствія нерѣшительности или промедленія могутъ оказаться роковыми. Тотъ-же человѣкъ, находясь въ роли начальника, прекрасно воспользуется представившимися обстоятельствами, тогда какъ, будучи пстымъ подчиненнымъ, онъ спокойно ихъ пропуститъ, или не рѣшится на инціативу, изъ боязни отвѣтственности, предпочитая, ожидая приказаній старшаго, свалить ее на него. Между тѣмъ, теперь удары наносятся быстро, ихъ надо такъ-же быстро отражать, и задержка произойдетъ непремѣнно, если адмиралъ не во главѣ флота.

О сосредоточеніи превосходныхъ силъ противъ части силъ противника.

Эскадренный бой, какъ и одиночный, также можно подраздѣлить на три фазы: на дальній артиллерійскій, ближній артиллерійскій (сближеніе) и минно-таранный. Отличіе его отъ одиночнаго заключается въ томъ, что, разъ кораблей много, можно такимъ образомъ маневрировать, чтобы, хотя на короткое время, сосредоточить превосходныя силы противъ части противника.

Во время дальняго артиллерійскаго боя цѣли этой достигнуть очень трудно, такъ какъ оба противника полностью на виду другъ у друга, и сосредоточеніе огня артиллеріи противъ какого нибудь корабля или группы кораблей одинаково доступно какъ тому, такъ и другому. Во время-же сближенія и, въ особенности, во время прохожденія другъ мимо друга, дѣйствительно можно всѣ свои суда расположить на время противъ какой либо части кораблей противника, такъ что остальные его корабли не будутъ насъ имѣть въ углѣ своего обстрѣла. Напр. можно обойти одинъ изъ фланговъ строя фронта, или окружить голову или хвостъ строя кильватера. Такое окруженіе продлится можетъ быть всего нѣсколько минутъ, но при массѣ дѣйствующихъ скорострѣльныхъ орудій, эти нѣсколько минутъ могутъ дать значительный перевѣсъ тому, кому удалось это сдѣлать, и даже совсѣмъ рѣшить участь боя. Напр.,

въ сраженіи при Ялу, японцы, находившіеся въ строю кильватера, пользуясь своимъ значительнымъ превосходствомъ въ ходѣ, обошли правый флангъ китайцевъ, которые шли въ строѣ фронта, и въ нѣсколько минутъ сосредоточеннымъ огнемъ зажгли два правофланговыхъ китайскихъ судна; не будучи въ состояніи потушить пожаръ, эти суда выбросились на мель, а впечатлѣніе этого успѣха было столь сильно, что два другихъ китайскихъ судна сейчасъ-же обратились въ бѣгство и въ бою совершенно не участвовали.

Для временнаго сосредоточенія силъ различными морскими писателями предлагаются различные способы, и всѣ они относятся ко второй фазѣ боя, т. е. къ сближенію. Непремѣннымъ условіемъ удовлетворительности этихъ маневровъ является ихъ внезапность, такъ какъ всякій, за достаточное время обнаруженный противнику, маневръ легко можетъ быть парированъ вслѣдствіе громадной подвижности кораблей.

III. Минныя атаки.

Употребленіе миноносцевъ въ эскадренномъ бою.

Въ эскадренномъ бою миноносцы обыкновенно прибережаются къ концу боя, когда непріятельскіе корабли уже окажутся достаточно ослабленными, главнымъ образомъ лишенными большей или меньшей части своей мелкой скорострѣльной артиллеріи. Миноносцы—это лучшее средство, чтобы прикончить корабль съ подбитой средней и мелкой артиллеріей, но который можетъ еще сохранить свою движущую силу и свои мины въ подводныхъ аппаратахъ; вслѣдствіе чего, приближаться къ нему большому кораблю для выпуска мины или для таранаго удара опасно, тогда какъ для миноносца мины не представляютъ опасности.

Внѣ эскадреннаго боя, когда миноносцы выбираютъ время для атаки, самыя благопріятныя для нея обстоятельства — это ночь, туманная погода и непріятель, стоящій на якорѣ.

Мѣры противъ минныхъ атакъ при расположеніи эскадры на якорѣ.

Становясь на якорь въ водахъ, гдѣ могутъ оказаться непріятельскіе миноносцы, какъ отдѣльный корабль, такъ тѣмъ болѣе и эскадра, должны принять на ночь самыя тщательныя мѣры для охраны себя отъ нападенія миноносцевъ.

Положимъ, напр., эскадра располагается на якорную стоянку въ закрытой бухтѣ (черт. 47). Въ самомъ узкомъ мѣстѣ входа ставятъ небольшія суда *a* и *b*, одно, два, или больше, въ зависимости отъ ширины входа, съ электрическими фонарями, которыхъ лучи направляются по поверхности воды, и такимъ образомъ устраивается такъ называемая свѣтовая преграда. Назначеніе ея состоитъ въ томъ, чтобы ни одинъ непріятельскій миноносецъ не могъ-бы войти на рейдъ незамѣченнымъ; и дѣйствительно, проходя черезъ свѣтовую преграду, онъ непремѣнно себя обнаружитъ.

Передъ свѣтовой преградой располагаются сторожевыя суда *c*—миноносцы и паровыя шлюпки, которыя стоятъ на мѣстѣ, на такомъ разстояніи другъ отъ друга, чтобы между каждой парой сторожевыхъ судовъ миноносецъ не могъ-бы пройти незамѣченнымъ. О появленіи непріятельскихъ миноносцевъ они даютъ знать условнымъ сигналомъ, и тогда особенно тщательно наблюдаютъ за свѣтовой преградой. Однако, они не преслѣдуютъ прошедшіе мимо нихъ миноносцы, иначе собьется вся линія сторожевыхъ судовъ, и непріятель, произведя частью своихъ миноносцевъ демонстрацію, съ остальными можетъ тогда пройти незамѣченнымъ; ни въ какомъ случаѣ сторожевыя суда не переходятъ свѣтовой преграды, чтобы у стоящихъ внутри кораблей не было никакого сомнѣнія,

что всякій появляющійся изъ за свѣтовой преграды миноносецъ, не свой, а непріятельскій.

Это были все мѣры для констатированія минной атаки. Для задержанія непріятельскихъ миноносцевъ, если имѣются къ тому средства подъ руками, устраиваютъ бонъ *d* (загражденіе изъ плавающихъ бревенъ и стальныхъ канатовъ), и сюда-же заранѣе направляются орудія съ особыхъ охранныхъ судовъ *e*. Электрическіе фонари этихъ судовъ горятъ, но закрыты ширмами, и они впередъ уже такъ установлены, чтобы при открытіи ширмъ лучъ прямо упирался-бы въ свѣтовую преграду, которая дѣлится на столько участковъ, сколько имѣется охранныхъ судовъ. Какъ только непріятельскій миноносецъ появится въ полосѣ электрическаго свѣта преграды, лучъ фонаря того охраннаго судна, въ участкѣ котораго появился миноносецъ, его подхватываетъ и уже не оставляетъ его, куда-бы онъ не пошелъ. Для облегченія стрѣльбы, въ пространствѣ между бономъ, или, если его нѣтъ, между свѣтовой преградой и охранными судами, разставляются ряды буйковъ, разстояніе до которыхъ точно извѣстно; орудія предварительно наводятся на дальнѣйшій рядъ буйковъ, выжидаютъ появленія у нихъ миноносца, стрѣляютъ и сейчасъ-же переводятся на слѣдующій рядъ, опять поджидаютъ миноносецъ и т. д.

Охранныя суда—это крейсеры, преимущественно мелкіе, если они имѣются при эскадрѣ, канонерскія лодки, вспомогательные крейсеры (стр. 78), вообще наиболѣе слабыя суда, снабженныя достаточнымъ количествомъ артиллеріи мелкаго калибра. Непріятельскимъ миноносцамъ очень трудно разобрать въ темнотѣ типъ судна, и практика показываетъ, что они обыкновенно атакуютъ первые попавшіеся имъ на пути корабли. Электрическій свѣтъ еще только затрудняетъ имъ дѣло, такъ какъ то судно, съ котораго льются на миноносецъ потоки электрическаго свѣта, онъ не видитъ совсѣмъ, — свѣтъ его ослѣпляетъ; другъ друга суда не освѣщаютъ, — это основное правило употребленія электрическаго свѣта при защитѣ отъ минныхъ атакъ. Точно также суда остерегаются освѣщать берега, упирая лучи фонарей непремѣнно въ воду, чтобы не дать возможности нападающимъ миноносцамъ оріентироваться. Самая лучшая защита для наиболѣе цѣнныхъ судовъ эскадры—броненосцевъ и броненосныхъ крейсеровъ—это темнота, такъ какъ въ этомъ случаѣ очень много шансовъ за то, что миноносцы ихъ не найдутъ. Поэтому ихъ (*A*) стараются установить въ глубинѣ бухты, если возможно—близко къ высокому берегу. Если они стоятъ въ обыкновенномъ порядкѣ, каждый изъ кораблей ограждается сѣтями; иногда-же ихъ устанав-

ливаютъ во фронтъ, протягиваютъ вдоль носовъ и кормовыхъ частей кораблей по канату и подвѣшиваютъ сѣти на нихъ, и только фланговые корабли спускаютъ боковыя сѣти. Корабли эти ничѣмъ не выдаютъ своего присутствія до того момента, когда окажется, что непріятельскіе миноносцы прошли цѣлыми черезъ линію охранныхъ судовъ и идутъ прямо на нихъ. Для этого фонари у нихъ зажжены и лишь прикрыты ширмами и кругомъ эскадры разставлены буйки для облегченія стрѣльбы.

Если нельзя будетъ умѣстить всѣ боевыя суда въ одномъ мѣстѣ рейда, и придется имъ становиться въ растянутомъ ко входу порядкѣ, ближе къ нему ставятъ корабли, потеря которыхъ была-бы менѣе ощутительна для эскадры.

Дѣло защиты отъ минныхъ атакъ значительно затрудняется, если эскадра располагается на открытомъ съ нѣсколькихъ сторонъ рейдѣ, съ широкими входами. Тогда требуется громадное число сторожевыхъ и охранныхъ судовъ, волненіе еще больше, чѣмъ ширина входа, мѣшаетъ дѣйствительности свѣтовой преграды, вниманіе разбрасывается въ разныя стороны и т. п.

Ночная минная атака эскадры, стоящей на якорѣ.

Самыя лучшія обстоятельства для миноносцевъ, чтобы идти въ атаку—это конечно ночь, и именно время передъ разсвѣтомъ, когда еще достаточно темно, чтобы миноносецъ не былъ видѣнъ, а силуэты большихъ судовъ уже выступаютъ изъ мрака. Къ этому-же времени можно надѣяться и на нѣкоторое ослабленіе бдительности у атакуемаго: отдѣленіе, вступающее по морскому обычаю въ полночь и долженствующее смѣниться въ 4 часа утра, уже ждетъ смѣны.

Раздѣлившись на группы, миноносцы какъ можно дольше пробираются подъ берегомъ, идя малымъ ходомъ, чтобы меньше шумѣла машина. Если свѣтитъ луна, они, по возможности, такъ располагаютъ свой путь, чтобы противникъ имѣлъ у себя луну за спиной (обратно положенію, которое выгодно занимать относительно солнца).

Подойдя къ линіи сторожевыхъ судовъ, они даютъ полный ходъ и проходятъ ее въ разныхъ мѣстахъ и въ разное время, стараясь отвлечь ихъ вниманіе въ одну сторону, чтобы въ другомъ мѣстѣ проскользнуть незамѣтно. Полнымъ-же ходомъ они проходятъ черезъ свѣтовую преграду и такимъ-же ходомъ надо идти на бонъ, такъ какъ опытъ показываетъ, что миноносецъ съ полнаго хода можетъ перескочить черезъ бонъ, съ большою вѣроятностью не получить при этомъ никакихъ поврежденій.

Въ это время миноносцы уже будутъ освѣщены электрическими фонарями охранныхъ судовъ, и вѣроятно ихъ придется прежде всего атаковать, такъ какъ очень трудно, почти невозможно, будетъ

разобрать, гдѣ именно находятся броненосцы. Конечно, наканунѣ можетъ быть произведена рекогносцировка, напр., съ берега, если дѣло происходитъ у своихъ береговъ, или съ воздушнаго шара; но вѣроятно броненосцы будутъ столь осторожны, что къ ночи перемѣнятъ свои мѣста. Направляясь въ атаку на выбранный корабль, миноносецъ можетъ воспользоваться лучомъ его электрическаго фонаря, направляя свой путь такъ, чтобы тѣнь отъ дымовой трубы шла вдоль миноносца,—тогда значитъ онъ идетъ прямо на освѣщающій его фонарь. Полезно также въ это время съ своей стороны обводить бортъ атакуемаго корабля лучомъ своего электрическаго фонаря, чтобы слѣпить глаза прислугѣ у орудій.

Дневная минная атака корабля на ходу.

Днемъ минная атака на столько трудна, что предпринимать ее противъ эскадры едва-ли кто либо рѣшится. Она возможна, и то съ далеко не вѣрной надеждой на успѣхъ, противъ одного корабля, котораго не сопровождаютъ эскадренные миноносцы. Когда атакуемый корабль въ движеніи, большое значеніе имѣетъ выборъ направленія атаки.

Положимъ (черт. 48), непріятельскій корабль находится въ A и идетъ по направленію AA_1 со скоростью 15 узловъ, а атакующіе его миноносцы имѣютъ ходъ 24 узла, и стрѣляютъ минами, которыхъ скорость 30 узловъ. Если считать, что мины будутъ пускаться съ разстоянія въ 4 кабельтова, то миноносцы должны цѣлить не въ A, а въ A_1, который отстоитъ отъ A на 2 кабельтова впередъ. Если теперь изъ точки A_1, какъ изъ центра, и радіусомъ въ 4 кабельтова, описать окружность, то гдѣ нибудь на ней миноносцы должны занять позицію для выпуска мины. Принявъ, что миноносецъ начинаетъ подвергаться опасности быть потопленнымъ артиллеріей A, съ разстоянія 10 кабельтовыхъ, опишемъ изъ A, какъ изъ центра, этимъ радіусомъ окружность. Пространство между окружностями—это то, которое миноносцу нужно пройти подъ выстрѣлами до момента выпуска мины, и очевидно его нужно пройти какъ можно скорѣе. Понятно, что гораздо скорѣе онъ его пройдетъ, идя на встрѣчу броненосцу, нежели идя ему на пересѣчку, или тѣмъ болѣе его нагоняя: во-первыхъ съ носу оно самое короткое *(ab)*, и, къ кормѣ все увеличиваясь, доходитъ до наибольшей своей величины *(cd)*, а кромѣ того, идя на встрѣчу, миноносецъ проходитъ это пространство съ суммою скоростей, своей и непріятельской, а нагоняя—скорость его будетъ равна ихъ разности.

Въ данномъ примѣрѣ, это во времени выразится такъ: разстояніе ab (около 6 кабельтовыхъ) миноносецъ пройдетъ меньше, чѣмъ

въ одну минуту, а cd (около 9 кабельтовыхъ) онъ пройдетъ въ 6 минутъ.

Такимъ образомъ, миноносцамъ выгоднѣе идти въ атаку на встрѣчу A. Но идти по самой линіи ab неудобно: цѣль будетъ мала, мина встрѣтитъ подводную поверхность корабля подъ очень острымъ угломъ, и вообще, направляясь на A, въ моментъ выстрѣла носомъ, гдѣ бы на окружности не находился миноносецъ, ему трудно будетъ повернуть, чтобы удалиться какъ можно скорѣе отъ непріятеля, когда мина уже выпущена. Поэтому, теперь на миноносцахъ уже не ставятъ носовыхъ аппаратовъ, а оба аппарата (а на нѣкоторыхъ—три. Конеп. стр. 11) стрѣляютъ въ бока, имѣя извѣстный уголъ обстрѣла по направленію къ носу и къ кормѣ. Если-бы миноносецъ могъ стрѣлять только по траверсу, ему пришлось-бы выбрать путь ee_1 и въ e_1 выпустить мину; имѣя три аппарата, онъ заранѣе ставитъ ихъ вѣеромъ, выбираетъ путь ff_2 и выпускаетъ свои мины поочередно, въ f_1, f_2 и f_3, причемъ мина въ f_2, выпущенная по траверсу, должна быть выстрѣлена нѣсколько позже, такъ какъ она пройдетъ разстояніе, меньшее четырехъ кабельтовыхъ. Такъ какъ въ общемъ считается, что мина, для обезпеченности взрыва, не должна встрѣчать подводную поверхность корабля подъ углами мéньшими 15^0, то миноносецъ не долженъ занимать позиціи въ затушеванномъ на чертежѣ пространствѣ.

Разъ нападеніе съ носа во всѣхъ отношеніяхъ выгодно для миноносца, оно не выгодно для атакованнаго корабля: а потому ему слѣдуетъ повернуть къ миноносцамъ корму (опять болѣе сильный сражается кормой, стараясь задержать быстроту уменьшенія разстоянія), и начать отъ нихъ уходить самымъ полнымъ ходомъ, чтобы выдержать ихъ какъ можно дольше подъ огнемъ своей артиллеріи. Чтобы не позволить ему этого сдѣлать, миноносцы раздѣляются на четыре группы B, C, D и E. Первыя двѣ, пользуясь своимъ преимуществомъ передъ A въ ходѣ, обходятъ его внѣ досягаемости его артиллеріи и располагаются впереди, а двѣ остальныя занимаютъ мѣста сзади. Тогда, куда-бы не повернулся A, онъ во всѣхъ положеніяхъ будетъ имѣть впереди себя двѣ группы миноносцевъ.

IV. Бой флота съ береговыми укрѣпленіями.

Безрезультатность сраженій флота съ береговыми укрѣпленіями за послѣднее время.

Нельзя не обратить вниманія на тотъ фактъ, что въ послѣднихъ войнахъ очень часто происходили бои между флотомъ и береговыми укрѣпленіями, и уныло-однообразный результатъ этихъ сраженій—почти даромъ потраченные снаряды какъ съ той, такъ и съ другой стороны. Дѣйствительно, поврежденія какъ флота, такъ и береговыхъ укрѣпленій оказывались положительно ничтожными. Къ таковымъ фактамъ можно отнести не только событія японо-китайской и испано-американской войнъ, но и Александрію и Лиссу, въ которыхъ, въ особенности въ Александріи, флотъ повидимому оказался полнымъ побѣдителемъ; но нельзя забывать, что осмотръ береговыхъ батарей Александріи показалъ, что при другомъ, болѣе опытномъ и энергичномъ гарнизонѣ, все могло-бы быть исправлено въ одну ночь и на другой день сраженіе моглобы возобновиться съ прежней силой. Что-же касается до боя отряда канонерскихъ лодокъ съ фортами Таку, то нельзя упускать изъ вида, что обстоятельства здѣсь были совершенно исключительныя: 1) до открытія военныхъ дѣйствій лодки безнаказанно зашли въ тылъ фортовъ, такъ что изъ 177 орудій, бывшихъ на фортахъ, по лодкамъ дѣйствовало всего 33 орудія[1]), причемъ брустверы фасовъ, обращенныхъ къ морю, служили столь опасными для береговыхъ укрѣпленій, при современномъ состояніи артиллеріи, тыльными прикрытіями: 2) противъ китайцевъ дѣйствовали команды первоклассныхъ морскихъ державъ.

Вѣроятныя причины безрезультатности боя флота съ береговыми укрѣпленіями.

Если признать въ общемъ безрезультатность борьбы флота съ береговыми укрѣпленіями, то естественно возникаетъ вопросъ, чему-же приписать этотъ поразительный фактъ.

Причинъ этихъ не мало, и разобраться въ нихъ не легко, какъ по неимѣнію достаточнаго боеваго опыта, такъ и потому, что бой флота съ береговыми укрѣпленіями самъ по себѣ очень сложенъ.

Трудность стрѣльбы.

Одна изъ причинъ—это, конечно, большая трудность стрѣльбы съ береговыхъ батарей по такой подвижной цѣли, какъ корабли; и еще большая трудность стрѣльбы съ кораблей по такимъ хорошо маскированнымъ и сильно защищеннымъ, часто очень высоко расположеннымъ, сооруженіямъ, какъ береговыя укрѣпленія.

Неправильная подготовка въ мирное время.

Вторая причина, это большое несоотвѣтствіе мирной практики съ дѣйствительностью. Крѣпости стрѣляютъ обыкновенно по цѣлямъ, движущимся съ скоростью черепахи, притомъ не

[1]) М. Сб. 1901 г. № 2, стр. 36.

измѣняющейся, сравнительно съ тѣмъ, какъ движутся корабли, и по опредѣленнымъ, извѣстнымъ на батареяхъ, направленіяхъ, тогда какъ корабли способны, да конечно и будутъ, все время мѣнять направленіе движенія (курсъ) и свою скорость.

Точно также и флотъ. До сихъ поръ, во всѣхъ государствахъ почему-то слишкомъ мало обращали вниманія на эту сторону боевой дѣятельности флота — на борьбу его съ береговыми укрѣпленіями. Считали, что если мы практикуемся въ стрѣльбѣ по быстро движущимся цѣлямъ, изображающимъ морскаго противника, то какъ намъ не справиться со стрѣльбой по неподвижной и будто-бы громадной цѣли, которую представляетъ изъ себя береговая батарея. Или мы думаемъ, что учимся, когда стрѣляемъ по поставленнымъ на берегу щитамъ, хотя, какъ это видно будетъ изъ послѣдующаго изложенія, стрѣльба эта не имѣетъ ничего общаго со стрѣльбой по береговымъ батареямъ.

Необходимо передать береговыя укрѣпленія въ руки моряковъ.

Однимъ словомъ, я хочу сказать, что одна изъ причинъ неудачи — недостаточно тщательная подготовка какъ той, такъ и другой стороны къ предстоящей имъ боевой дѣятельности.

Очень нежелательно, чтобы это было понято въ томъ смыслѣ, что какъ на береговыхъ артиллеристовъ, такъ и на морскихъ офицеровъ взводится обвиненіе въ небрежности въ отношеніи практики мирнаго времени. Небрежность эта, не преднамѣренная, а естественная, вытекающая изъ самой служебной обстановки, такъ какъ только въ послѣднее время въ нѣкоторыхъ государствахъ береговыми укрѣпленіями начали вѣдать моряки; а недавно еще вездѣ ими вѣдали сухопутные артиллеристы.

Такимъ образомъ, въ борьбѣ укрѣпленій съ флотомъ оба противника, смѣшно сказать, имѣютъ другъ о другѣ довольно смутное представленіе, не знаютъ ни слабыхъ, ни сильныхъ сторонъ противника, ни способовъ его дѣйствій... Тяжелый это грѣхъ для насъ моряковъ, но еще тяжелѣйшій для береговыхъ артиллеристовъ, у которыхъ вѣдь флотъ — это единственный возможный для нихъ противникъ; а какъ же можно успѣшно сражаться съ непріятелемъ, который, не только не изученъ во всѣхъ деталяхъ, но о которомъ прямо имѣются совершенно невѣрныя представленія.

Вотъ здѣсь-то и лежитъ одинъ изъ корней зла, вотъ въ этомъ-то и заключается одна изъ главнѣйшихъ причинъ безрезультатности этихъ боевъ, нѣсколько даже комичныхъ: оба надсѣдаются въ своихъ усиліяхъ истребить противника, выпускаютъ безчисленное множество дорогихъ и сложныхъ снарядовъ, и въ результатѣ — почти полный нуль. Совсѣмъ сказка о томъ, какъ медвѣдь съ китомъ воевалъ. Медвѣдь реветъ и землю на берегу

роетъ, китъ фонтаны пускаетъ и хвостомъ по водѣ хлещетъ, а не могутъ другъ друга достать.

Конечно, можно принять кое какія мѣры для устраненія этого недостатка. Можно, напримѣръ, нѣкоторое число береговыхъ артиллеристовъ посылать на извѣстное время въ плаваніе, чтобы они присмотрѣлись къ кораблямъ, можно командировать морскихъ офицеровъ на батареи...; но конечно это все не болѣе, какъ палліативы.

Все, что было передъ этимъ сказано, можетъ быть полностью примѣнено къ относительному положенію морскихъ офицеровъ и сухопутныхъ инженеровъ, вѣдающихъ, напр., у насъ минными заграждеиіями портовъ.

Мнѣніе фельдмаршала Мольтке о томъ, кто долженъ быть на береговыхъ укрѣпленіяхъ, сухопутные или моряки.

Самымъ радикальнымъ образомъ вопросъ этотъ разрѣшили нѣмцы, которымъ никто конечно не откажетъ въ практичности. Уже шестнадцать лѣтъ тому назадъ, когда у Германіи флотъ еще былъ ничтожный и далеко не имѣлъ еще столь важнаго значенія въ представленіи правительства и народа, какъ это имѣетъ мѣсто именно въ Германіи теперь, само военное министерство, завѣдывавшее береговой обороной, признало весь вредъ такого положенія вещей.

Вотъ что говорилъ по этому поводу никто иной, какъ фельдмаршалъ Мольтке, въ комиссіи, учрежденной въ 1886 году для обсужденія организаціи государственной обороны:

„Защита береговъ организуется въ предвидѣніи высадки непріятельскихъ войскъ, перевезенныхъ моремъ, причемъ высадка эта будетъ производиться подъ прикрытіемъ боевыхъ эскадръ“.

„Только морскіе офицеры способны замѣтить и оцѣнить слабыя стороны этихъ эскадръ, и въ зависимости отъ этого дать правильное направленіе всѣмъ средствамъ береговой обороны для борьбы съ непріятелемъ. Только они одни могутъ понять и оцѣнить различныя движенія непріятеля и угадать ихъ настоящую цѣль“.

„Но еще важно не только угадать цѣль, которую преслѣдуетъ появившійся въ виду флотъ, но иногда еще является сомнѣніе въ его національности. Военная хитрость, состоящая въ томъ, чтобы поднять чужой флагъ, считается вполнѣ законною, пока судно, прибѣгшее къ этой хитрости, не начало непріязненныхъ дѣйствій. Только очень опытный глазъ можетъ различить непріятельскія суда, подъ какимъ-бы флагомъ они не появились, по такимъ мелочамъ и признакамъ, которые для другихъ окажутся ничего не говорящими и совершенно безполезными“.

„Затѣмъ на береговыхъ укрѣпленіяхъ башни, станки, пушки очень похожи, если даже не совершенно подобны тѣмъ, которые уно-

требляются на судахъ. Только морское вѣдомство можетъ правильно организовать личный составъ для управленія всей этой матеріальной частью, притомъ такой, который будетъ способенъ не только къ знанію существующаго, но и къ прогрессу. Методы стрѣльбы изъ этихъ орудій, предназначенныхъ дѣйствовать по движущимся цѣлямъ, и съ большою часто скоростью, гораздо болѣе приближаются къ методамъ, принятымъ на судахъ, нежели къ тѣмъ, которые употребляются на сухомъ пути. Наконецъ, надо, чтобы существовала тѣсная связь между дѣйствіями береговыхъ батарей и своихъ собственныхъ судовъ и минною оборопой".

„Вся эта необходимая общность усилій можетъ быть достигнута личнымъ составомъ, принадлежащимъ къ флоту и управляемымъ однимъ лицомъ, состоящимъ въ морскомъ вѣдомствѣ".

Въ Германіи береговыми укрѣпленіями вѣдаютъ моряки.

Слова этого выдающагося военнаго авторитета говорятъ сами за себя и не требуютъ никакихъ поясненій. Какъ указывалъ Мольтке, такъ и было сдѣлано въ Германіи. Тамъ каждый морской офицеръ часть своей службы проводитъ на береговыхъ батареяхъ, и конечно для него его противникъ—вражескій корабль—не terra incognita; онъ понимаетъ каждое его движеніе, предугадываетъ всѣ его намѣренія по малѣйшимъ признакамъ, совершенно недоступнымъ для человѣка, не сродпившагося съ морской обстановкой. Точно также, если германскому флоту придется имѣть дѣло съ береговыми укрѣпленіями, если онъ, наприм, придетъ къ намъ,—знайте, что на каждомъ кораблѣ найдутся такіе офицеры, которые прекрасно знакомы съ береговыми батареями, со слабыми и съ сильными ихъ сторонами, съ пріемами ихъ стрѣльбы и т. п.

Сравненіе силы флота съ силою береговыхъ укрѣпленій.

Раньше, чѣмъ говорить о способахъ борьбы флота съ береговыми укрѣпленіями, надо составить себѣ, хотя-бы въ общихъ чертахъ, представленіе объ относительной силѣ корабля и батареи на берегу.

Во времена паруснаго флота существовали пословицы: „одна пушка на берегу стоитъ цѣлаго корабля", или „одна пушка на берегу стоитъ десяти, двадцати пушекъ на кораблѣ" и т. п.

Пословицы эти имѣли цѣлью выразить громадное преимущество артиллеріи на берегу, передъ находящейся на кораблѣ, и въ общемъ, въ то время, совершенно правильно характеризовали дѣйствительное положеніе дѣла.

Въ то время артиллерія обладала чрезвычайно малой мѣткобойностью, такъ какъ прицѣлы были очень несовершенны, снаряды вгонялись въ дуло съ извѣстнымъ зазоромъ, огонь заряду передавался медленно, скорость полета была очень мала. Вслѣдствіе всѣхъ этихъ причинъ вліяніе движенія и качки корабля на

мѣткость корабля было громадное. А между тѣмъ избавиться отъ качки во время боя парусный корабль не могъ, такъ какъ для того, чтобы занять позицію передъ укрѣпленіемъ, ему нуженъ былъ достаточный вѣтеръ, необходимо сопровождавшійся волной и качкой.

Маневрированіе корабля было чрезвычайно стѣснено, вслѣдствіе того, что паруса позволяютъ двигаться не по всѣмъ направленіямъ, а только по опредѣленнымъ — относительно направленія вѣтра. Перемѣны въ силѣ вѣтра, который, въ особенности у береговъ, дуетъ обыкновенно порывами и съ частыми, хотя и небольшими, перемѣнными направленіями, постоянно мѣняли ходъ и направленіе корабля независимо отъ желанія командира, и еще болѣе затрудняли стрѣльбу.

Съ теченіемъ времени сила морской артиллеріи приближается къ силѣ артиллеріи береговой.

Я не возьмусь указать, какъ должна быть выражена теперь формула сравнительной силы пушки на берегу и на кораблѣ, но хочу только указать, что съ теченіемъ времени число пушекъ на кораблѣ, которое слѣдуетъ противупоставить одной пушкѣ на берегу, все уменьшается, и береговая артиллерія не расходится по своей силѣ съ морской артиллеріей, а все сближается съ нею.

Дѣйствительно, условія, въ которыхъ дѣйствуетъ теперь морская артиллерія, значительно измѣнились. Прежде всего высокая степень совершенства матеріальной части современной артиллеріи имѣетъ слѣдствіемъ то, что движеніе корабля и его качка имѣютъ гораздо меньшее вліяніе на мѣткость. Затѣмъ флотъ теперь, благодаря паровому двигателю, выбираетъ моментъ боя, а слѣдовательно можетъ быть избѣгнута качка, по крайней мѣрѣ значительная; наконецъ, и сами корабли теперь по водоизмѣщенію больше чѣмъ въ три раза прежнихъ, парусныхъ кораблей и гораздо труднѣе поддаются качкѣ.

Прежде большое преимущество крѣпости состояло въ защитѣ. Въ то время, какъ корабли строились исключительно изъ дерева и толщина стѣнъ ихъ была сильно ограничена, береговыя пушки скрывались за толстыми каменными стѣнами. Вспомнимъ, напр., что 5-го октября 1854 года огонь громаднаго союзнаго флота не могъ нанести существенныхъ поврежденій каменнымъ фортамъ, защищавшимъ входъ на Севастопольскій рейдъ. Въ эту-же кампанію англичане произвели прямой опытъ [1]) надъ пассивной силой сопротивленія каменнаго форта. Послѣ взятія Боморзунда, они поставили, въ разстояніи 5 кабельтовыхъ отъ форта, линейный корабль, который впродолженіи двухъ часовъ стрѣлялъ по немъ

[1]) Grasset. La defense des côtes. 1899, стр. 288.

залпами и бѣглымъ огнемъ, и все таки не могъ нанести ему существенныхъ поврежденій. Тогда корабль подошелъ на разстояніе $2^1/_2$ кабельтовыхъ и только черезъ часъ непрерывной стрѣльбы залпами, стѣны форта, обращенныя къ кораблю, обвалились. Если-бы фортъ стрѣлялъ, то, конечно, къ этому времени корабль уже выбылъ бы изъ строя.

Но съ теченіемъ времени дѣло измѣнилось. Съ введеніемъ брони, защита кораблей пошла гораздо болѣе быстрыми шагами впередъ, нежели защита фортовъ. Конечно, та же броня, и гораздо болѣе толстая, доступна и фортамъ; но, будучи неподвижнымъ, береговое орудіе можетъ имѣть достаточный уголъ обстрѣла лишь при широкой амбразурѣ, и тѣмъ она должна быть шире, чѣмъ толще стѣны форта. Поэтому, когда понадобилось защищаться противъ современныхъ орудій громадной силы, пришлось на столько утолстить брустверъ, что громадное большинство укрѣпленій изъ казематированныхъ превратились въ открытыя, и немногія—въ башенныя, и тѣмъ самымъ сдѣлали себя досягаемыми для навѣснаго огня. Между тѣмъ корабль, поворачиваясь, имѣетъ возможность, при любой величинѣ амбразуры, стрѣлять изъ своихъ орудій по любому направленію, и по своему усмотрѣнію усилить свою защиту, повернувшись къ укрѣпленію такимъ образомъ, чтобы снаряды ударяли въ его броню подъ достаточно острымъ угломъ.

Сила усовершенствованія защиты корабля не замедлила дать себя почувствовать въ ту-же кампанію, изъ которой были только что взяты примѣры. Кинбурнъ палъ благодаря тому, что противъ него уже дѣйствовали броненосцы. Затѣмъ въ началѣ 60-хъ годовъ, во время войны за нераздѣльность Соединенныхъ Штатовъ, противъ могущественныхъ фортовъ, защищавшихъ входъ въ Чарльстонъ, дѣйствовали почти исключительно мониторы—первые броненосцы, выстроенные сѣверянами, причемъ они безнаказанно для себя выдержали громадное число попаданій самыхъ тяжелыхъ береговыхъ орудій. За время осады Чарльстона, напр. въ мониторъ „Montauk“ попало 214 снарядовъ, въ „Weehawken“—187, и они не вышли изъ строя, а форты всѣ были разрушены.

Преимущества флота передъ береговыми укрѣпленіями.

Въ борьбѣ флота съ береговыми укрѣпленіями, оба противника имѣютъ свои преимущества.

Иниціатива боя.

Прежде всего флотъ является хозяиномъ положенія. Онъ всегда нападаетъ, тогда какъ крѣпость всегда обороняется; ему принадлежитъ иниціатива боя, потому онъ всегда можетъ выбрать самыя благопріятныя для себя обстоятельства,—крѣпость же должна подчиняться тактикѣ своего противника.

Флотъ пріобрѣлъ большое преимущество передъ береговыми укрѣпленіями, котораго прежде не имѣлъ, —это подвижность. Дѣйствія флота не только стали независимы отъ капризовъ вѣтра, но теперь онъ можетъ, смотря по желанію, то разбрасывать, то концентрировать свои силы противъ одного пункта, увеличивать или уменьшать число пунктовъ атаки, выбирать тѣ разстоянія, которыя ему болѣе выгодны, и во время сраженія мѣнять ихъ безпрерывно. Можно на это замѣтить, что если береговымъ артиллеристамъ трудно стрѣлять по движущейся цѣли, то не менѣе трудно стрѣлять и съ корабля, хотя по цѣли и неподвижной, но съ движущейся платформы. Однако, въ положеніи тѣхъ и другихъ есть существенная разница, и именно въ пользу послѣднихъ. Командиръ корабля впередъ знаетъ, какими онъ пойдетъ путями (курсами), какимъ ходомъ, а потому можетъ принять свое движеніе во вниманіе. Береговой артиллеристъ въ значительной степени лишенъ этой возможности, всѣ его расчеты основаны на томъ, какъ двигался непріятельскій корабль до выстрѣла, а потому онъ и будетъ постоянно ошибаться. **Подвижность.**

Превосходство личнаго состава—на сторонѣ флота, въ особенности въ началѣ войны. Дѣйствительно, при объявленіи войны вся активная часть флота (стр. 77), состоящая обыкновенно изъ новѣйшихъ и лучшихъ кораблей, а также и первая категорія резерва, окажутся съ такимъ личнымъ составомъ, который плаваетъ уже на своемъ кораблѣ болѣе или менѣе продолжительное время, который привыкъ къ своей пушкѣ, у которой онъ и обучался, однимъ словомъ—съ личнымъ составомъ, который съ переходомъ съ мирнаго положенія на военное останется все тотъ же. Между тѣмъ въ крѣпостяхъ окажется не малое число прибывшихъ изъ запаса, которые, въ особенности въ первое время, будутъ сильно понижать достоинство личнаго состава, а черезъ какіе нибудь 12 часовъ послѣ объявленія войны, а то и скорѣе, непріятельскій флотъ уже можетъ появиться передъ крѣпостью [1]). **Превосходство личнаго состава.**

Но еще бо̀льшее преимущество флота передъ береговыми укрѣпленіями—въ матеріальной части.

Предѣльный возрастъ корабля—это 25 лѣтъ, да и вторую половину своей активной жизни онъ числится уже не въ первой линіи; крѣпости же существуютъ вѣка. Поэтому корабли постоянно строятся и конечно снабжаются всѣми новѣйшими усо- **Превосходство въ матеріальной части.**

[1]) Кромѣ того, вообще для обороны береговъ предназначаются войска второй линіи, лучшія же войска сосредоточиваются для дѣйствій на сухопутныхъ границахъ.

вершенствованіями по матеріальной части. Притомъ лучшіе и новѣйшіе корабли, какъ подвижная сила, могутъ быть приведены къ любому пункту непріятельскаго побережья, тогда какъ ни у одного государства не хватитъ средствъ всѣ важные пункты защищать сильными крѣпостями новѣйшихъ типовъ.

Старому кораблю можно дать второстепенное назначеніе, во второй и третьей линіи, замѣнивъ его новымъ; тоже самое можно сдѣлать съ кораблемъ, который напр. мѣняетъ котлы, броню или артиллерію. Съ крѣпостью этого сдѣлать нельзя,—она нужна именно на томъ мѣстѣ, гдѣ выстроена, а перестройка и перевооруженіе береговой батареи выводитъ ее изъ строя на много лѣтъ; а чего-же стоитъ крѣпость, которая постоянно перестрòивается? Вотъ всѣ эти соображенія, въ связи съ громадной стоимостью перестройки и перевооруженія крѣпостей, приводятъ къ тому, что по матеріальной части крѣпости очень сильно отстали отъ флота. Можно съ увѣренностью сказать, что, даже въ настоящій моментъ, на береговыхъ крѣпостяхъ значительное большинство орудій принадлежитъ къ образцамъ 60-хъ и 70-хъ годовъ, о которыхъ на корабляхъ уже давно забыли.

„Врядъ-ли атакующій“ говоритъ полковникъ В. А. Монинъ [1]), „откажется отъ преимуществъ, представляемыхъ постоянною готовностью флота по сравненію съ береговыми крѣпостями. Разница между не готовымъ флотомъ и неготовою береговой крѣпостью та, что если флотъ не готовъ, онъ и не пойдетъ въ атаку, тогда какъ береговая крѣпость, хотя-бы и неготовая, вынуждена вступать въ борьбу. Помимо изложеннаго, мобилизаціонная готовность флота несравненно выше, чѣмъ готовность береговыхъ крѣпостей, постоянно подвергающихся передѣлкамъ вслѣдствіе техническихъ усовершенствованій“.

Преимущества береговыхъ укрѣпленій передъ флотомъ.

Но не мало преимуществъ имѣютъ и береговыя укрѣпленія. Несмотря на усовершенствованіе защиты корабля, все таки защита береговой батареи можетъ быть сдѣлана гораздо сильнѣе: или посредствомъ толщины бруствера, или посредствомъ возвышенія батареи надъ горизонтомъ воды. Кромѣ того, батареи могутъ быть превосходно маскированы, что при введеніи бездымнаго пороха играетъ очень важную роль. При стрѣльбѣ преимущество заключается въ полной устойчивости платформы и въ несравненно лучшихъ способахъ опредѣленія разстояній, между тѣмъ какъ одинъ изъ важнѣйшихъ недостатковъ стрѣльбы съ корабля, именно

[1]) Оборона побережья съ древнѣйшихъ временъ до нашихъ дней. 1901, стр. 528.

по береговой батареѣ,—это громадная трудность опредѣленія разстояній. Въ сраженіи корабля съ береговой батареей наибольшую опасность для обоихъ противниковъ представляетъ навѣсный огонь, и большое преимущество крѣпости заключается въ томъ, что для нея употребленіе мортиръ вполнѣ возможно, тогда какъ для корабля это представляетъ большія затрудненія.

Чувствительность къ пораженію береговой батареи меньше, чѣмъ корабля, на которомъ все поневолѣ скучено, и гораздо легче на ней произвести исправленіе, чѣмъ на кораблѣ; кромѣ того, на немъ кромѣ людей и пушекъ могутъ быть повреждены всевозможные механизмы, необходимые для правильной дѣятельности корабля. Затѣмъ, запасы снарядовъ на береговой батареѣ могутъ быть гораздо больше, а также имѣется возможность замѣстить выбывшихъ изъ строя людей.

Наконецъ, береговыя батареи имѣютъ одну опредѣленную цѣль—борьбу съ флотомъ, и соотвѣтственно этой одной цѣли онѣ и строятся; тогда какъ корабли предназначены главнымъ образомъ для морскаго боя, а требованія для него другія, чѣмъ для боя съ береговыми укрѣпленіями, вслѣдствіе чего для этой послѣдней цѣли корабли недостаточно хорошо приспособлены.

Подсчитывая за и противъ, надо придти къ выводу, что все таки преимущество въ силѣ остается за пушкой, поставленной на берегу; но, конечно, и рѣчи быть не можетъ о томъ отношеніи силъ, которое было вѣрно во времена паруснаго флота. Каково это отношеніе, я не возьмусь сказать, но и между сухопутными военными имѣется не мало мнѣній, сводящихся къ тому, что отношеніе это недалеко отъ единицы.

Типы береговыхъ укрѣпленій.

Здѣсь конечно не мѣсто распространяться объ устройствѣ береговыхъ укрѣпленій, но, чтобы говорить о способахъ борьбы съ ними, необходимо напомнить о главнѣйшихъ ихъ типахъ [1]).

Открытыя батареи.

Преобладающій типъ береговыхъ батарей—это открытыя или барбетныя черт. 83, 84 и 85). Такъ какъ толщина бруствера на берегу ничѣмъ не ограничена, кромѣ стоимости, то, съ увеличеніемъ пробивной силы снарядовъ, толщина эта дошла до громадной величины, и можетъ идти и дальше; такимъ образомъ, если морская артиллерія поставитъ себѣ цѣлью—пробивать брустверъ, она всегда останется побѣжденной, какъ осталась побѣжденной она же въ своемъ стремленіи добраться до жизненныхъ частей хорошо защищеннаго корабля (стр. 46 и 51). Прежде открытыя

Пробиваніе бруствера—это неправильная цѣль для морской артиллеріи.

[1]) Черт. 83, 84, 85 и 88 и нѣкоторыя данныя, относящіяся къ береговымъ укрѣпленіямъ, заимствованы изъ сочиненія Н. Буйницкаго „Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей", 1899.

батареи снабжались особыми тыловыми прикрытіями, а для защиты отъ анфиладнаго огня между орудіями имѣлись высокіе траверсы. Теперь этого избѣгаютъ, во-первыхъ для того, чтобы дать орудіямъ круговой обстрѣлъ (вправо и влѣво отъ орудія всегда оставляется два мертвыхъ сектора, не менѣе 60^0 каждый, для безопасности людей и орудій, расположенныхъ рядомъ [1]), а во вторыхъ—современные фугасные снаряды, ударившись въ эти прикрытія, дадутъ массу осколковъ въ стороны и назадъ и легко могутъ вывести орудіе изъ строя. Не смотря однако на отсутствіе

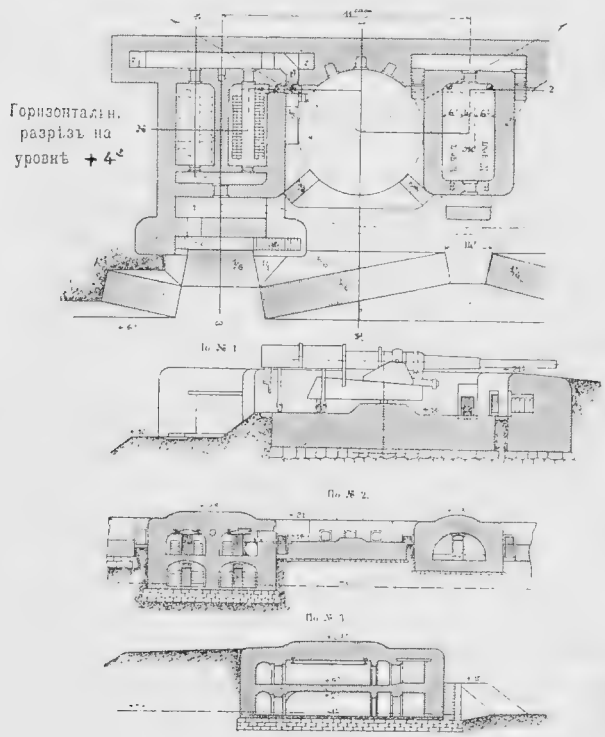


Рис. 35. Береговая бетонная установка 10 д. пушки въ 45 калибр.

на современныхъ батареяхъ этихъ прикрытій, все же между орудіями имѣется такъ много и столь далеко вытянутыхъ назадъ построекъ (рис. 35), что, даже и при большой настильности траэкторій корабельныхъ орудій, многіе изъ незначительныхъ не-

[1]) Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей стр. 20.

релетовъ будутъ попадать въ боковыя стѣнки этихъ надстроекъ и давать массу осколковъ внутрь того открытаго лишь сверху и сзади ящика, въ которомъ помѣщается орудіе и прислуга. Для этого кораблю слѣдуетъ лишь располагаться такъ, чтобы направленіе его выстрѣловъ составляло съ линіей бруствера извѣстный уголъ.

Дѣйствіе разрыва снаряда на бетонъ.

Всѣ эти междуорудійныя постройки сооружаются теперь изъ бетона; но на сколько бетонъ хорошо сопротивляется прониканію снаряда, въ особенности когда онъ прикрытъ слоемъ земли, на столько же онъ является опаснымъ для внутренней облицовки тѣхъ помѣщеній, въ которыхъ можетъ взорваться современный снарядъ, начиненный сильно взрывчатыми веществами,—такъ какъ онъ даетъ при этомъ массу осколковъ и только усиливаетъ дѣйствіе снаряда (рис. 36). Отчасти этому можетъ помочь обшивка внутреннихъ бетонныхъ стѣнъ листовымъ желѣзомъ, но до сихъ поръ это еще не вышло изъ области опытовъ.

Рис. 36. Дѣйствіе разрывнаго снаряда на бетонъ.

Траверсы между орудіями имѣются и на кораблѣ, но тамъ они играютъ нѣсколько другую роль, нежели на береговой батареѣ. Для того, чтобы добраться до орудія на кораблѣ, снарядъ долженъ сначала пробить вертикальную броню, причемъ онъ и взрывается, и траверсы не даютъ осколкамъ захватить слишкомъ большое

пространство; сами-же они не служатъ причиной взрыва снаряда, какъ это имѣетъ мѣсто на береговой батареѣ. Хотя безъ траверсовъ, хотя-бы и низкихъ, нельзя обойтись и тамъ, такъ какъ иначе каждый снарядъ, упавшій на валгангъ, могъ-бы нанести вредъ нѣсколькимъ орудіямъ. Разрываясь у валганга, снаряды, кромѣ осколковъ [1]), „разбрасываютъ массу земли и песку, осыпающихъ орудія и ихъ прислугу, каналы орудій засоряются, механизмы и прицѣлы не дѣйствуютъ, пока ихъ не очистятъ. Песокъ, на основаніи опыта, выбрасывается на разстояніе до 200 футъ. Прикрывая валгангъ одеждою: песчаникомъ, рельсами и т. п., достигаютъ увеличенія числа осколковъ“.

Вредъ снабженія береговыхъ орудій щитами.

Не рѣдко можно видѣть и теперь, что орудія на открытыхъ батареяхъ снабжены тонкими, въ 1—2 дюйма толщины, металлическими щитами, яко-бы для защиты прислуги отъ дѣйствія мелкихъ судовыхъ скорострѣлокъ, расположенныхъ на марсахъ (площадки на мачтѣ, на высотѣ около 100 футъ надъ водой), и дѣйствительность такихъ прикрытій признается и въ спеціальной литературѣ [2]). Между тѣмъ, не говоря уже о томъ, что такой толщины щиты не служатъ защитой и противъ большей части мелкихъ скорострѣлокъ, они прекрасно приспособлены для улавливанія болѣе крупныхъ снарядовъ, конечно, не удерживая ихъ, а заставляя ихъ лишь взрываться; тогда какъ при отсутствіи щита снаряды пролетали-бы дальше безъ всякаго вреда для батарей. На корабляхъ уже давно сознали, что защита, или должна быть надежной, или нужно ее убрать совсѣмъ, иначе она представляетъ только большую опасность. Поэтому, напр., мелкія скорострѣлки, стоящія на верхней палубѣ, которыя нельзя прикрыть броней достаточной толщины, оставляютъ безъ всякаго прикрытія.

Открытыя батареи стараются помѣщать высоко, такъ какъ тогда они труднѣе досягаемы для выстрѣловъ съ кораблей; хотя новѣйшія судовыя установки даютъ уже возможность стрѣлять подъ большими углами возвышенія—до 35°.

Бронеказематныя и башенныя батареи.

Какъ было уже указано выше (стр. 120), кромѣ громадной стоимости казематированныхъ батарей, имъ очень трудно придать достаточный уголъ обстрѣла. Поэтому болѣе подходящимъ типомъ для низкихъ батарей, которыя считается опаснымъ дѣлать открытыми, являются батареи бронеказематныя и башенныя. Первыя имѣетъ броню лишь противъ орудія (черт. 51), а между орудіями — казематы изъ бетона, присыпанные снаружи землей.

---

[1]) Оборона побережія, В. А. Мошнинъ, стр. 332.

[2]) Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей, стр. 19.

Вторыя имѣютъ такія-же башни, какъ и на корабляхъ, но число такихъ батарей чрезвычайно ограничено, въ виду громадной ихъ стоимости. Однако, имѣются особаго типа батареи, такъ называемыя кинжальныя (рис. 37), которыя могутъ мириться съ

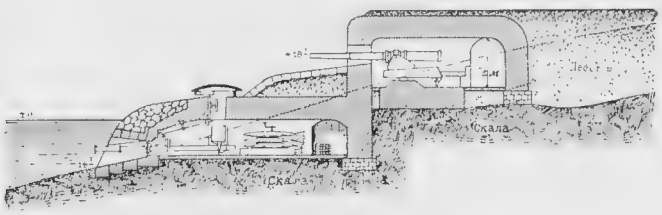


Рис. 37. Типъ кинжальной береговой батареи.

небольшимъ угломъ обстрѣла, и потому могутъ быть казематированными. Назначеніе ихъ — воспрепятствовать прорыву непріятельскихъ кораблей на рейдъ, для чего онѣ и ставятся въ самыхъ узкихъ мѣстахъ входа. Чтобы достигнуть своей цѣли, онѣ должны стрѣлять безъ промаха и должны стремиться къ тому, чтобы однимъ ударомъ вывести корабль изъ строя. Для этого онѣ вооружаются орудіями самаго крупнаго калибра, располагаются очень низко надъ водой, такъ, чтобы траэкторія шла почти параллельно поверхности воды и снарядъ ударилъ-бы корабль какъ можно ближе къ этой поверхности. Стрѣляютъ онѣ съ близкихъ дистанцій. Чтобы сдѣлать эти батареи совершенно неуязвимыми, онѣ снабжаются иногда очень толстыми брустверами, или, если мѣстность тому соотвѣтствуетъ, вырубаются въ скалѣ такъ, что орудіе стрѣляетъ какъ-бы изъ длиннаго коридора, и тогда оно уже только и можетъ стрѣлять по одному опредѣленному направленію. Такія батареи, напр., защищаютъ входъ въ Брестъ. Подъ ними иногда устраиваютъ подводную батарею самодвижущихся минъ.

Кинжальныя батареи.

Мортирныя батареи бываютъ какъ низкія, такъ и высокія; конечно, онѣ всегда открыты, но за то прекрасно могутъ быть маскированы.

Мортирныя батареи.

Калибры орудій на береговыхъ батареяхъ въ общемъ тѣ-же, что и на судахъ, но только орудій новыхъ образцовъ сравнительно мало. Такъ какъ старыя орудія собственно уже утратили всякую бронебойность, то напр. въ нашей береговой артиллеріи они приспособлены для навѣсной стрѣльбы; для этого ихъ ставятъ на станки Дурляхера, на которыхъ они могутъ стрѣлять съ

Вооруженіе береговыхъ батарей.

углами возвышенія до 35°, и на большихъ дистанціяхъ (3000 саж. и дальше) даже имѣютъ преимущество передъ мортирами, уступая имъ въ палубобойности, но за то превосходя ихъ въ досягаемости и мѣткости [1]).

Дѣйствительность мортирнаго огня.

Вообще береговые артиллеристы, имѣя очень мало основаній надѣяться на поврежденіе вертикальной брони корабля, возлагаютъ большія надежды на навѣсный огонь; и дѣйствительно мортиры составляютъ по численности отъ 1/3 до 1/2 вооруженія нашихъ приморскихъ крѣпостей. Надежда эта, конечно, имѣетъ свои основанія, такъ какъ корабль хуже всего прикрытъ противъ навѣсныхъ выстрѣловъ, и на дальнихъ дистанціяхъ вѣроятность попаданія въ палубы больше, нежели въ борта. Но съ другой стороны нельзя также и не отмѣтить нѣкотораго увлеченія мортирами. Во-первыхъ, спеціально произведенные опыты показали, что, для того, чтобы имѣть надежду на попаданіе въ корабль, движущійся со скоростью только 10 узловъ, надо сосредоточить по нему огонь 24 мортиръ; флотъ-же легко можетъ во время атаки раздѣляться на группы, а тогда придется разбросать свой огонь и мортирнымъ батареямъ. Во-вторыхъ, хотя самая сильная наша мортира (калибромъ въ 11″, образца 1877 г.) и пробиваетъ на разстояніяхъ отъ 2500 до 4000 саж. (30—45 кабельтовыхъ) горизонтальную 4″ броню, т. е. самую толстую броневую палубу, но на болѣе близкихъ дистанціяхъ они уже этого сдѣлать не могутъ, а затѣмъ снаряду очень трудно достигнуть не разорвавшись до броневой палубы, подъ которой скрыты жизненныя части корабля. Ему надо сначала пробить двѣ, три палубы (черт. 17, стр. 44), на нѣкоторыхъ судахъ имѣются двѣ броневыя палубы, и навѣрно онъ разорвется въ одномъ изъ верхнихъ помѣщеній, гдѣ, конечно, онъ можетъ надѣлать много вреда; но, вѣроятность, что онъ выведетъ корабль изъ строя, чрезвычайно мала.

Распредѣленіе огня береговой крѣпости.

Въ общемъ, артиллерія береговой крѣпости расположена такъ, что первая зона огня, въ которую входитъ флотъ (отъ 6 до 8 верстъ), составлена изъ огня крупныхъ мортиръ и старыхъ орудій, стрѣляющихъ навѣснымъ огнемъ. Только на разстояніяхъ меньшихъ начинается бронебойное дѣйствіе пушекъ, да и то са-

---

[1]) Вообще кажется на сухомъ пути не особенно спѣшатъ отказываться отъ орудій образцовъ 60-хъ и 70-хъ годовъ, а даже находятъ въ нихъ такія достоинства, что считаютъ ихъ необходимыми и для вновь строющихся крѣпостей, притомъ, въ равномъ количествѣ съ пушками новѣйшихъ образцовъ. „Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей“, стр. 27, 28, 66 и 67.

мыхъ новѣйшихъ; старый-же пушки безвредны для брони до самыхъ малыхъ дистанцій.

Минное загражденіе портовъ.

Минное загражденіе состоитъ или изъ плавучихъ, или изъ донныхъ минъ, которыя могутъ взрываться или по желанію, или также автоматически. Схема одной линіи минъ показана на черт. 52. Для управленія минным загражденіемъ имѣются двѣ станціи: внутренняя и внѣшняя. Первая, расположенная по возможности на линіи, перпендикулярной къ линіи минъ, служитъ для направленія тока именно въ ту мину, на которую идетъ непріятельскій корабль A, для чего вмѣстѣ съ визирной трубой двигается стрѣлка a. Внѣшняя станція, расположенная на линіи минъ, опредѣляетъ моментъ взрыва, такъ какъ именно она можетъ точно замѣтить тотъ моментъ, когда корабль находится надъ миной. Такимъ образомъ, болѣе важная станція—это внѣшняя, а потому особенно важно помѣшать правильному ея дѣйствію при проходѣ черезъ минное загражденіе.

Конечно, условія мѣстности не позволятъ всегда такъ удобно располагать станціи, но основанія для ихъ расположенія останутся тѣ-же самыя. Можно конечно обойтись и съ одной станціей, но тогда ея дѣйствіе будетъ гораздо менѣе точно.

Ночью для того, чтобы опредѣлить моментъ прохожденія корабля черезъ линію минъ, вдоль нея свѣтитъ лучъ электрическаго фонаря, и взрывъ производится въ тотъ моментъ, когда корабль войдетъ въ полосу свѣта.

Дѣйствія корабля при сраженіи его съ различными типами батарей.

Перейду теперь къ тому, какъ поступать кораблю при борьбѣ съ береговыми батареями различныхъ типовъ. Такъ какъ у того и другаго противника имѣются и сильныя и слабыя стороны, надо поставить себѣ цѣлью первыми воспользоваться, а вторыя прикрыть.

Естественное преимущество корабля—за нимъ инициатива боя, т. е. онъ выбираетъ дистанцію, позицію, способъ маневрированія и время атаки. Въ этой послѣдовательности мы и разберемъ дѣйствія корабля.

Выборъ дистанцій при сраженіи съ открытой батареей.

Положимъ, сначала, что корабль A (черт. 53), сражается съ открытой батареей B.

Положимъ корабль находится въ A_1, на такомъ разстояніи отъ батареи, что при траэкторіи A_1a, коснувшей гребень брустверa, снарядъ упалъ такъ далеко за батареей, что сфера его взрыва не захватываетъ прислуги у орудій. Тѣмъ менѣе дѣйствительнымъ окажется всякій перелетъ $A_1\ b$, и точно также пропадетъ даромъ и недолетъ $A_1\ c$, такъ какъ брустверъ всегда можетъ быть сдѣланъ достаточно толстымъ, чтобы любой снарядъ

не былъ въ состояніи его пробить. Такимъ образомъ, въ данномъ случаѣ дистанція такова, что вся надежда корабля можетъ быть лишь положена на то, что можетъ быть удастся попасть въ орудіе, или, попадая около него въ гребень бруствера, засыпать его землей или осколками бетона: иначе говоря, демонтировать орудіе.

Гнаться за демонтированіемъ береговыхъ орудій кораблю невыгодно.

Однако, опыты демонтированія орудій, даже при земляномъ брустверѣ, при которомъ цѣль эта достигается несравненно легче, нежели при бетонномъ, даютъ очень малоутѣшительный результатъ. Опытъ показываетъ, что для демонтированія каждаго орудія надо снять 1200 куб. футъ грунта [1]), а для этого нужно, чтобы попало въ брустверъ 40 снарядовъ 6″ калибра. Вѣроятность попаданія при разстояніи въ 15—20 кабельтовыхъ, при ошибкахъ въ разстояніи до 1 кабельтова и при обычныхъ размѣрахъ бруствера, можно считать въ мирное время 10% а боевой процентъ попаданія надо считать по крайней мѣрѣ вдвое меньше, то есть 5%. Слѣдовательно, для демонтированія одного орудія, прикрытаго землянымъ брустверомъ, надо выпустить 800 снарядовъ.

И дѣйствительно, во время бомбардировки Александріи, англичане выпустили 3200 снарядовъ большаго и 16230 малаго калибра, съ разстояній отъ 1½ до 10 кабельтовыхъ, и демонтировали всего 10 орудій; остальныя выбыли изъ строя отъ своей собственной неисправности. Точно также во время одной изъ опытныхъ стрѣльбъ, т. е. въ мирное время, въ совершенно тихую погоду, на разстояніяхъ отъ 8 до 14 кабельтовыхъ, эскадра выпустила въ опытную батарею 109 крупныхъ снарядовъ и 460 мелкихъ и демонтировала лишь одно орудіе изъ четырехъ.

Такимъ образомъ, едва ли стоитъ гнаться за демонтированіемъ орудій, въ особенности при бетонномъ, непроницаемомъ для снарядовъ, брустверѣ.

Зона перекидныхъ выстрѣловъ.

Поэтому дистанція A_1B не годится совсѣмъ, и только тогда, когда корабль отойдетъ на разстояніе A_2B, при которомъ снарядъ, описавшій траэкторію A_2a, касающую гребень бруствера, упадетъ на столько близко за брустверомъ, что взрывъ его будетъ опасенъ для орудій и для его прислуги, можно считать, что корабль находится на предѣлѣ настоящей дистанціи. Съ увеличеніемъ дистанціи вѣроятность перекидныхъ выстрѣловъ для корабля все увеличивается, но вмѣстѣ съ тѣмъ увеличивается вѣроятность для батареи повредить корабль навѣснымъ выстрѣломъ, если ея пушки приспособлены для такой стрѣльбы. Если A_3B будетъ дистанція, съ которой уголъ паденія снарядовъ орудій батареи сдѣлается

[1]) Морск. Сборн., 1900 г. № 1, стр. 154.

достаточно большимъ, чтобы пробивать броневую палубу корабля, то пространство, въ которомъ долженъ маневрировать корабль, будетъ ограничено дистанціями $A_3 B$ и $A_2 B$. Пространство это, конечно, будетъ измѣняться въ зависимости отъ вооруженія батареи и корабля и защиты послѣдняго, считая, что защита первой непреоборима для корабля.

Если мы предположимъ, что батарея B возвышена надъ уровнемъ моря на 20 футъ и вооружена $11''$ орудіями въ 20 калибровъ длиной, которыхъ еще такъ много въ нашихъ приморскихъ крѣпостяхъ, а на кораблѣ поставлены $8''$ пушки въ 45 калибровъ длиной, то для наивыгоднѣйшихъ дистанцій для корабля получимъ такія цифры.

Перекидные выстрѣлы сдѣлаются возможными для корабля съ разстоянія 2500 саженъ, а броневая палуба его при толщинѣ въ 3 дюйма начнетъ пробиваться орудіями батареи лишь съ разстоянія въ 4250 саж., т. е. разстояніе $A_3 A_2 = 1750$ саженъ или $3^1/_2$ версты. Такъ какъ на этихъ дистанціяхъ данныя пушки пробиваютъ лишь $4—5^1/_2$ дюймовъ обыкновенной стальной брони при нормальномъ ударѣ, то даже довольно слабо защищенный корабль можетъ маневрировать въ этой зонѣ и поражать батарею, самъ не подвергаясь почти ни малѣйшей опасности серьезнаго поврежденія.

Зона эта можетъ быть значительно расширена, если стрѣлять напримѣръ не боевыми, а *практическими* [1]) зарядами. Тогда, вслѣдствіе большей выгнутости траэкторіи, перекидные выстрѣлы сдѣлаются возможными съ разстоянія въ 1250 саж., и на этомъ разстояніи $11''$ старая пушка можетъ при нормальномъ ударѣ пробить лишь $7''$ обыкновенной стальной брони. Такимъ образомъ, зона маневрированія уширится до 6 верстъ.

Кораблямъ въ бою съ отрытыми укрѣпленіями выгоднѣе стрѣлять уменьшенными зарядами.

Возвышеніе батареи надъ уровнемъ моря не имѣетъ значительнаго вліянія на предѣлы наивыгоднѣйшей для корабля зоны. Если бы мы представили себѣ, что батарея *B*, вмѣсто 20 футъ, была бы возвышена надъ моремъ на 300 футъ, дистанція $A_2 B$ увеличилась бы при 5-ти верстахъ на 250 саженъ, а $A_3 B$ уменьшилась бы всего на 100 саженъ.

Возвышеніе батареи очень мало вліяетъ на ширину зоны перекидныхъ выстрѣловъ.

Если бы батарея была вооружена самыми новѣйшими и сильными современными береговыми пушками—$10''$ въ 45 калибровъ длиной, то, въ зависимости отъ своей защиты, корабль могъ бы выбрать такую наименьшую дистанцію, чтобы главная его броневая защита не пробивалась, напр. на разстояніи 3000 саженъ, на ко-

[1]) Практическій зарядъ, это уменьшенный зарядъ (обыкновенно $^1/_2$ боеваго), употребляемый въ мирное время для практической стрѣльбы.

торомъ 10″ орудіе пробиваетъ при нормальномъ ударѣ 12 дюймовъ обыкновенной стали. Если это разстояніе окажется слишкомъ большимъ для достаточно мѣткой стрѣльбы, то можно, конечно, и приблизиться, оставаясь лишь въ предѣлахъ возможности вести перекидную стрѣльбу [1]).

Выборъ позиціи при сраженіи съ открытой батареей.

Кромѣ дистанціи, надо выбрать еще и позицію относительно батареи. Напримѣръ, если батарея имѣетъ одинъ фасъ (черт. 54) и уголъ ея обстрѣла *abc*, корабль A подставляетъ свою бортовую броню подъ острымъ угломъ, а самъ стрѣляетъ такъ, что почти всѣ его перелеты, какъ бы не были настильны траэкторіи, дадутъ перекидные выстрѣлы, такъ какъ снаряды ударяютъ въ траверсныя постройки. Такъ же могутъ быть выбраны позиціи и при боѣ съ двухъ и трехъ фасной батареей (черт. 55 и 56).

Значеніе перекидной стрѣльбы для флота.

Итакъ, въ общемъ, при боѣ съ открытой батареей, корабль всегда можетъ выбрать для себя наивыгоднѣйшую зону, въ которой возможны перекидные выстрѣлы, и зона эта сдѣлается значительно шире, когда флотъ, думавшій до сихъ поръ лишь о морскомъ боѣ, и заботившійся лишь о настильности траэкторій, приспособится къ бою съ береговыми укрѣпленіями, хотя бы

---

[1]) Въ зависимости отъ устройства батареи, опасное для нея пространство при перекидныхъ выстрѣлахъ, выраженное въ возвышеніи гребня бруствера надъ валгангомъ, равно 10, 8 или 6. Соотвѣтствующіе этому углы паденія различныхъ орудій русской морской артиллеріи соотвѣтствуютъ слѣдующимъ разстояніямъ до батареи при боевыхъ зарядахъ.

ОРУДІЯ. \ Углы паденія.	6°	7°	9½°
12″ орудіе въ 40 калибр.	35 каб.	39 каб.	45 каб.
10″ „ „ 45 „	34 „	37 „	43½ „
8″ „ „ 45 „	31½ „	34 „	38½ „
8″ „ „ 35 „	19 „	21 „	25 „
6″ „ „ 45 „	25 „	27 „	31 „
4″.7 „ „ 45 „	23 „	24½ „	28 „
3″ „ „ 50 „	17½ „	19 „	22 „

только тѣмъ, что для всѣхъ орудій будетъ разработана стрѣльба особыми уменьшенными зарядами. Между тѣмъ, до сихъ поръ вообще на перекидную стрѣльбу во флотѣ почти не обращали вниманія, а вмѣстѣ съ тѣмъ не обращали вниманія и на выборъ наивыгоднѣйшей дистанціи, предполагая разрушать брустверъ или демонтировать пушки.

Перекидная стрѣльба напр. единственная, возможная противъ столь многочисленныхъ теперь мортирныхъ батарей. Для перекидной стрѣльбы, исключающей требованія бронебойности, могутъ служить всѣ орудія, которыми вооружаются корабли, и конечно главная роль въ такой стрѣльбѣ будетъ принадлежать орудіямъ средняго калибра. Напр. 3″ (75 млм.) орудія, которыхъ теперь такъ много на корабляхъ (Конспект. таблица № 5), превосходно могутъ вести перекидную стрѣльбу на разстояніяхъ отъ 22 до 35 кабельтовыхъ, и при боевыхъ зарядахъ, и надо полагать, эти то пушки и окажутся самыми страшными для открытыхъ батарей, засыпая ихъ дождемъ фугасныхъ снарядовъ. На этихъ же разстояніяхъ хорошо защищенный корабль можетъ противустоять самымъ крупнымъ береговымъ пушкамъ [1]), для хорошаго же дѣйствія мортиръ, эти разстоянія слишкомъ малы.

Бой съ открытой батареей, снабженной тыловымъ прикрытіемъ.

Много имѣется еще открытыхъ батарей, которыя построены въ такой мѣстности (напр. на уступахъ скалы), что сейчасъ же за ними поднимается каменный или земляной откосъ, или имѣется искусственно выведенное тыльное прикрытіе. Въ такія батареи всего выгоднѣе стрѣлять поверхъ бруствера прямо въ этотъ откосъ, который быстро засыпетъ батарею осколками камней и землей и заставитъ скоро ее замолчать, какъ засыпались наши батареи въ Петропавловскѣ во время боя съ отрядомъ англо-французскихъ судовъ.

Выборъ позиціи въ бою съ бронеказематной и башенной батареей.

Въ бою съ бронеказематными и башенными батареями дистанція боя выбирается на тѣхъ же основаніяхъ, что и въ морскомъ бою (стр. 92); причемъ, стрѣльба производится, конечно, исключительно бронебойными снарядами. Преимущество корабля здѣсь заключается главнымъ образомъ въ выборѣ позиціи, въ его возможности, напр., поражать броню противника нормальными ударами, подставляя свою подъ угломъ (черт 51).

Выборъ позиціи въ бою съ мортирной батареей.

Единственно только при сраженіи съ мортирными батареями позиція корабля будетъ выгоднѣе въ томъ случаѣ, если онъ будетъ къ нимъ обращаться прямо бокомъ, т. е. будетъ имѣть ихъ

[1]) Бронебойныя пушки принѣльнаго дѣйствія не будутъ принимать участія въ борьбѣ на разстояніяхъ бо́льшихъ 3—4 верстъ (17—23 кабельтовыхъ). „Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей", стр. 32.

на траверсѣ, такъ какъ вѣроятность попаданія въ палубу будетъ меньше, а въ вертикальную броню навѣсные выстрѣлы при всякомъ положеніи корабля ударяютъ подъ острыми углами.

Причинить какой либо вредъ настоящей кинжальной батареѣ едва ли доступно для корабля. Единственное средство борьбы — это утилизировать наилучшимъ образомъ свою защиту и затруднить батареѣ прицѣлку, о чемъ буду говорить въ статьѣ о прорывѣ.

Сраженіе съ батареями устарѣлой постройки.

Я не разбираю здѣсь боя съ батареями совершенно устарѣлой постройки, которыхъ существуетъ еще не мало, и въ первоклассныхъ крѣпостяхъ. Здѣсь условія для выбора дистанціи могутъ быть чрезвычайно разнообразны, въ зависимости отъ конструкціи батареи и ея вооруженія. Напр., сражаясь съ каменнымъ фортомъ, подкрѣпленнымъ сверху бетономъ, и съ металлическими амбразурами, которые имѣются еще въ достаточномъ количествѣ въ англійскихъ портахъ, можно подойти на самую близкую дистанцію, чтобы бить именно въ амбразуры и ихъ основанія, представляющія изъ себя самое слабое мѣсто защиты.

Выборъ способа маневрированія.

Разъ выбрана наивыгоднѣйшая зона для корабля, надо составить себѣ планъ маневрированія въ этой зонѣ. Для этого надо еще предварительно разсмотрѣть одинъ изъ крупнѣйшихъ недостатковъ корабля въ бою его съ береговымъ укрѣпленіямъ—почти полная несостоятельность употребляемыхъ въ морскомъ бою способовъ опредѣленія разстояній.

Несостоятельность въ бою съ береговыми укрѣпленіями способовъ опредѣленія разстояній, употребляемыхъ въ морскомъ бою.

Наиболѣе употребительный способъ—угломѣрнымъ инструментомъ по высотѣ непріятельской мачты или трубы надъ водой—очень трудно примѣнимъ въ бою съ береговымъ укрѣпленіемъ. Прежде всего, высота батареи надъ уровнемъ моря можетъ быть неизвѣстна, а чтобы ее опредѣлить, надо хорошо видѣть батарею, которая можетъ быть прекрасно замаскирована, а бездымный порохъ не позволитъ сдѣлать это и во время боя. Точно также нужно все время явственно различать батарею и во время опредѣленія разстояній. Затѣмъ, мы не можемъ смѣрить уголъ между батареей и вертикально лежащей подъ ней точкой, какъ мы дѣлаемъ это въ морскомъ бою, а должны измѣрить уголъ между батареей и лежащей подъ ней точкой берега. Это не представило бы неудобства, если бы всѣ точки берега находились на одинаковомъ разстояніи отъ батареи; тогда легко было бы ввести соотвѣтствующую поправку. Но берегъ, какъ прямой, такъ и извилинами, не удовлетворяетъ этому условію (черт. 57).

Дѣло для корабля сильно облегчится, если на батареѣ будетъ ясно выдѣляться какой нибудь вертикальный предметъ, наприм.

шестъ для флага, часть бруствера, какое нибудь зданіе и т. п.; но это уже будетъ упущеніе со стороны батареи, на которое разсчитывать нельзя.

Точно также сильно затруднена для корабля и пристрѣлка, такъ какъ перелеты часто будутъ совершенно пропадать, а также трудно будетъ оцѣнить и величину недолета, если батарея находится довольно далеко отъ береговой черты и мѣстность передъ ней пересѣченная. Существуютъ средства опредѣлить мѣсто корабля на картѣ, а слѣдовательно и разстояніе его до батареи, или по компасу, или посредствомъ измѣренія угловъ между тремя примѣтными мѣстами на берегу; но во время стрѣльбы компасъ даетъ совершенно невѣрныя показанія, а для втораго способа не всегда найдутся удобно расположенныя примѣтныя мѣста. Къ тому же оба эти способа очень мѣшкотны.

Въ виду этой трудности опредѣленія разстояній, очень важно, если способъ маневрированія можетъ, хотя бы отчасти, устранить этотъ недостатокъ, и такой способъ имѣется.

Неудобства маневрировать по кругу въ центрѣ котораго батарея.

Можно, напримѣръ, такъ маневрировать, чтобы держать батарею все время на траверсѣ; тогда разстояніе будетъ оставаться постояннымъ, такъ какъ корабль будетъ въ этомъ случаѣ описывать дугу круга, центръ которой представляетъ изъ себя батарея; но тогда всѣ снаряды съ батареи будутъ ударять нормально въ броню, и, кромѣ того, для батареи не только будетъ облегчено дѣло тѣмъ, что разстояніе будетъ оставаться постояннымъ, но путь корабля сдѣлается ей совершенно яснымъ и ей легко будетъ подготовлять свои выстрѣлы съ разсчетомъ на движеніе корабля.

Неудобство маневрировать по прямой, проходящей черезъ батарею.

Можно было бы выбрать путь прямо на батарею, или прямо отъ нея, съ тѣмъ, чтобы, исходя изъ какого-нибудь хорошо опредѣленнаго разстоянія, расчитывать остальныя по времени и по скорости корабля. Но кромѣ тѣхъ же преимуществъ, которыя даетъ этотъ способъ маневрированія батареѣ, что и хожденіе по кругу, прибавляется еще то, что на батареѣ не придется измѣнять горизонтальной наводки орудій; корабль же не можетъ по носу и по кормѣ развить наибольшую силу своей артиллеріи.

Боевая локсондромія или курсовая дуга.

Всѣ эти недостатки устраняются при маневрированіи по кривой, которая носитъ названіе боевой локсондроміи, или курсовой дуги. Это такая кривая (черт. 58), уголъ (а) которой съ направленіемъ на цѣль — есть величина постоянная (логарифмическая спираль). Называютъ ее боевой локсондроміей вотъ почему.

Локсондромія—это кривая на шарѣ, которая составляетъ одинаковый уголъ со всѣми меридіанами (черт. 59).

Компасъ—это приборъ, показывающій уголъ, который составляетъ путь корабля съ меридіаномъ, а потому корабль, правящій по компасу, идетъ по локсондромін. На меркаторской картѣ (черт. 60), на которой меридіаны между собою параллѣльны, локсондромія обращается въ прямую линію, и вотъ почему меркаторскія карты употребляются для мореплаванія. Въ боевой локсондромін полюсъ замѣненъ мѣстомъ цѣли, а меридіаны — направленіями на цѣль, которыя вмѣстѣ съ тѣмъ изображаютъ направленія огня. Уголъ между направленіями на цѣль и путемъ корабля, это будетъ курсовой уголъ (стр. 91), подъ которымъ корабль видитъ цѣль. Для удержанія этого угла постояннымъ, т. е для того, чтобы идти по боевой локсондромін, можетъ служить рулевой приборъ (стр. 87), который поэтому можетъ быть названъ *боевымъ* компасомъ.

Преимущества маневрированія по боевой локсондромін.

Существенное свойство боевой локсондромін состоитъ въ томъ, что при неизмѣняющейся скорости корабля, разстояніе до цѣли измѣняется пропорціонально времени, а слѣдовательно это маневрированіе даетъ лишній способъ опредѣленія разстояній—по времени, исходя изъ тѣхъ разстояній, которыя удалось опредѣлить болѣе или менѣе вѣрно.

Но на этомъ еще не кончаются выгоды боевой локсондромін. Оказывается, что она еще значительно облегчаетъ всѣ остальные способы опредѣленія разстояній. Такъ какъ цѣль здѣсь не имѣетъ горизонтальнаго движенія, то угломѣрный инструментъ не долженъ мѣнять своего направленія, что облегчаетъ безпрерывность полученія разстояній. Пристрѣлка значительно облегчается тѣмъ, что разстояніе мѣняется правильно.

Уголъ a выбираютъ такъ, чтобы цѣль находилась въ углѣ наивыгоднѣйшаго обстрѣла, причемъ и самая стрѣльба облегчается. Такъ какъ орудія всегда направлены на цѣль, то устраняется горизонтальная поправка на упрежденіе выстрѣла и не имѣетъ вліянія запозданіе выстрѣла; вертикальная поправка облегчается вслѣдствіе того, что разстояніе мѣняется правильно. Наконецъ, гораздо меньшее вліяніе оказываетъ и качка. Дѣйствительно, если мы представимъ себѣ движеніе конца траэкторіи качающагося корабля, когда онъ маневрируетъ такъ, что цѣль для него имѣетъ горизонтальное движеніе, конецъ этотъ (черт. 61) будетъ описывать зигзагообразную линію, которая можетъ и не пройти черезъ цѣль, и случай выстрѣлить будетъ потерянъ, до новой наводки. При маневрированіи-же по боевой локсондромін, конецъ этотъ (черт. 62) будетъ двигаться вверхъ и внизъ по прямой ab, а слѣдовательно, при каждомъ розмахѣ будетъ проходить черезъ цѣль.

Затѣмъ, выгода маневрированія по боевой локсондроміи заключается еще въ томъ, что всѣ непріятельскіе снаряды ударяются въ броню подъ выбраннымъ кораблемъ угломъ a. Въ то время, какъ для наводчиковъ на кораблѣ цѣль не имѣетъ горизонтальнаго движенія, для батареи направленіе на цѣль непрерывно мѣняется, и притомъ довольно трудно угадать характеръ движенія корабля. На первый взглядъ кажется, что корабль идетъ по прямому направленію, а между тѣмъ характеръ измѣненія разстояній этому не соотвѣтствуетъ. Притомъ въ каждый моментъ, однимъ движеніемъ верхняго круга рулеваго прибора (стр. 87), уголъ a можетъ быть измѣненъ, и рядъ нашихъ послѣдовательныхъ измѣненій, заранѣе предвидѣнныхъ и введенныхъ въ планъ маневрированія корабля, можетъ значительно затруднить береговыхъ артиллеристовъ.

Для того, чтобы облегчить себѣ маневрированіе и повѣрку нѣкоторыхъ исходныхъ разстояній, можно заранѣе разставить буйки или вѣхи, или, внѣ огня батарей, поставить свои мелкія суда такъ, чтобы они образовали удобные створы.

Выборъ времени атаки.

Четвертое естественное преимущество корабля, это выборъ времени атаки, а потому теперь разберемъ, когда флоту выгоднѣе атаковать береговыя укрѣпленія—днемъ или ночью?

Въ настоящее время, при существованіи минныхъ флотилій, вполнѣ справедливо считается, что приближеніе эскадры ночью къ непріятельскимъ берегамъ безусловно опасно. Даже во время блокады, на ночь передъ блокируемымъ портомъ остаются только мелкія суда, а большіе корабли уходятъ далеко въ море.

Ночью попасть въ то пространство, на которомъ можно маневрировать передъ крѣпостью, чрезвычайно трудно, такъ какъ очевидно въ военное время всѣ маяки будутъ потушены, и не будетъ никакихъ данныхъ для оріентировки. Очень трудно будетъ избѣжать въ этомъ случаѣ мелей и камней и, хотя-бы и извѣстныхъ, по картѣ, мѣстъ, въ которыхъ поставлены минныя заграждения, боны и т. п.

Въ отношеніи употребленія электрическаго свѣта крѣпость имѣетъ большое преимущество передъ флотомъ.

При ночной атакѣ, въ смыслѣ освѣщенія цѣли, флотъ находится въ гораздо худшихъ условіяхъ, нежели крѣпость, тогда какъ днемъ это будетъ наоборотъ. Дѣйствительно, днемъ, выбравъ соотвѣтствующій часъ, флотъ почти всегда можетъ поставить себя между солнцемъ и противникомъ, что дастъ ему значительный перевѣсъ въ мѣткости стрѣльбы.

Ночью противники освѣщаютъ другъ друга электрическими фонарями; но въ то время, какъ корабль ярко выдѣляется на окружающей его водѣ, освѣтить замаскированную батарею еще

труднѣе, чѣмъ разглядѣть ее днемъ. Каждый фонарь на кораблѣ указываетъ его мѣсто, тогда какъ на берегу фонари помѣщаются въ сторонѣ отъ батарей. Затѣмъ, вообще на берегу фонари гораздо лучше защищены, нежели на корабляхъ. Фонари съ лучами постояннаго направленія, напр., для освѣщенія линій минъ, помѣщаются въ глубокихъ тоннеляхъ; фонари-же для отысканія и сопровожденія кораблей, ставятся за броней, или могутъ перемѣнять свои мѣста, двигаясь по рельсамъ, или, наконецъ, корабль сопровождается поочередно двумя фонарями, изъ которыхъ одинъ тушится въ то время, какъ другой направляется на цѣль. Послѣдній способъ требуетъ безпрерывныхъ и удобныхъ переговоровъ между управляющими фонарями, что на берегу достигается посредствомъ телефона, примѣненіе котораго на движущихся корабляхъ невозможно. Наконецъ, достаточно небольшой качки, чтобы значительно затруднить управленіе корабельными электрическими фонарями.

Одинъ изъ способовъ опредѣленія разстояній — пристрѣлка ночью для флота теряетъ всякое значеніе, такъ какъ освѣтить всю мѣстность кругомъ батарей невозможно, а потому мѣста паденія снарядовъ не могутъ быть замѣчены; столбы-же воды, покрытые бѣлой пѣной, можно довольно хорошо различать и въ темнотѣ.

Маневрировать ночью на такихъ разстояніяхъ, на которыхъ возможны перекидные выстрѣлы, самые дѣйствительные противъ открытыхъ батарей, иногда будетъ и нельзя, такъ какъ освѣщеніе цѣли на этихъ разстояніяхъ будетъ слишкомъ слабо.

Наконецъ, чтобы маневрировать по локсондроміи, надо постоянно ясно видѣть цѣль, что едва-ли удастся ночью. Точно также нельзя будетъ ночью повѣрить разстоянія по примѣтнымъ мѣстамъ, вѣхамъ, буйкамъ, створамъ и т. п.

Вообще, маневрировать большимъ ходомъ ночью, не будучи увѣренъ въ точности опредѣленія своего мѣста, едва-ли флотъ рѣшится, и тѣмъ лишить себя одного изъ естественныхъ своихъ преимуществъ передъ крѣпостью.

Флоту выгоднѣе атаковать крѣпость днемъ, нежели ночью.

Такимъ образомъ, все говоритъ за то, что флоту гораздо выгоднѣе атаковать береговыя укрѣпленія днемъ, и ночныя атаки должны вызываться лишь какими нибудь особыми обстоятельствами.

Необходимость для флота навѣсной стрѣльбы.

Разборъ боя корабля съ береговой батареей выясняетъ, что флоту необходимо имѣть возможность вести и навѣсную стрѣльбу, и, вѣроятно, недалеко то время, когда на корабляхъ появятся кромѣ пушекъ и мортиры, которыя къ тому-же могутъ приго-

диться и въ морскомъ бою. Выше было уже упомянуто (стр. 31), что погоня за настильностью морскихъ орудій вызвана не стремленіемъ сражаться на громадныхъ разстояніяхъ, а стремленіемъ на среднихъ разстояніяхъ бить сильно и мѣтко; на такихъ-же разстояніяхъ мортиры могутъ стрѣлять прицѣльно, фугасными снарядами громадной разрушительной силы, благодаря своему большому калибру. Что-же касается до уменьшенія зарядовъ длинныхъ пушекъ при сраженіи съ крѣпостью, то хотя, конечно, этимъ уменьшается сильнобойность, которая въ этомъ случаѣ не имѣетъ значенія, но мѣткость уменьшается мало, такъ какъ укрѣпленіе неподвижно; лишь бы снарядъ былъ выпущенъ съ вѣрнаго разстоянія, — не столь важно, какъ быстро онъ долетитъ до цѣли.

Необходимость для морскихъ орудій оптическихъ прицѣловъ.

Затѣмъ, именно въ бою съ береговыми укрѣпленіями, кораблю можетъ придтись сражаться на болѣе далекомъ разстояніи, чтобы достигнуть перекидныхъ выстрѣловъ по высоко расположенной батареѣ, причемъ цѣль плохо различается; а это вызываетъ необходимость снабженія корабельныхъ орудій оптическими прицѣлами (подзорной трубой у прицѣла). Современная пушка—инструментъ очень точный, и промахъ часто зависитъ отъ того, что при существующихъ прицѣлахъ наводка является слишкомъ грубой, въ особенности когда цѣль недостаточно хорошо различается.

Прорывъ.

Особый видъ боя съ береговыми укрѣпленіями представляетъ изъ себя прорывъ, при которомъ не столь важно нанести наибольшій вредъ батареямъ, сколь важно пройти мимо нихъ съ наименьшими для себя поврежденіями. Батареи, предназначенныя для противодѣйствія прорыву (батареи ближняго боя) часто окажутся совершенно безопасными, когда онѣ пройдены, а если нѣкоторыя изъ нихъ и имѣютъ круговой обстрѣлъ, съ тыла онѣ гораздо хуже защищены, чѣмъ съ фронта. При прорывѣ, флотъ уже не можетъ воспользоваться всѣми своими преимуществами. Онъ долженъ слѣдовать по извѣстному пути, который ведетъ къ той цѣли, для достиженія которой предпринимается прорывъ, а потому какъ дистанція, такъ и выборъ пути уже далеко не вполнѣ отъ него зависятъ.

Наиболѣе опасными въ этомъ случаѣ являются батареи книжальныя, такъ какъ онѣ бьютъ безъ промаха и по жизненнымъ частямъ корабля, и мортирныя, обстрѣливающія проходъ, такъ какъ корабль не можетъ уклониться съ извѣстнаго на батареяхъ пути; а слѣдовательно его движеніе легче можетъ быть принято въ разсчетъ при стрѣльбѣ изъ мортиръ. Такъ какъ однимъ изъ лучшихъ средствъ, какъ противъ тѣхъ, такъ и другихъ, служитъ

Борьба съ загражденіями при прорывѣ.

подвижность корабля, то при прорывѣ не такъ еще опасны сами батареи, какъ различныя преграды на пути, которыя заставятъ эскадру остановиться на мѣстѣ, впередъ извѣстномъ на берегу; тогда уже пораженіе флота обезпечено. Къ этому выводу приводитъ и разборъ цѣлаго ряда историческихъ фактовъ. Поэтому раньше, чѣмъ рѣшаться на прорывъ, надо тщательно наслѣдовать путь, которымъ придется идти, и подготовить себѣ свободный проходъ посредствомъ уничтоженія этихъ заграждeній. Если-же этого сдѣлать не удастся, надо впередъ быть готовымъ къ болѣе или менѣе тяжкимъ потерямъ, не быть застигнутымъ встрѣчей съ этими загражденіями врасплохъ, — иначе неминуемы замѣшательство, остановка и, какъ ихъ послѣдствіе, — пораженіе. Единственныя загражденія, которыя, не будучи предварительно уничтоженными, могутъ фактически остановить прорывающуюся эскадру— это затопленныя суда, ряжи, забитыя сваи и т. п. Минныя заграждeнія могутъ причинить флоту болѣе или менѣе тяжкія потери, но остановить его не могутъ, если цѣль, для достиженія которой предпринятъ прорывъ, столь важна, что флотъ готовъ принести эти жертвы. Что-же касается до боновъ, то большихъ судовъ они остановить не могутъ.

Если не удалось предварительно уничтожить минныя заграждeнія вылавливаніемъ или посредствомъ контръ-минъ (стр. 48), надо принять всѣ мѣры къ тому, чтобы затруднить дѣйствія станцій, въ особенности внѣшней (стр. 129). О расположеніи минъ и станцій могутъ быть добыты свѣдѣнія или отъ шпіоновъ, или съ помощью рекогносцировки; напр., ночная фальшивая попытка прорыва заставитъ обороняющагося зажечь электрическій фонарь вдоль линіи минъ и этимъ будетъ опредѣлено и мѣсто внѣшней станціи; также минныя загражденія могутъ быть разсмотрѣны съ воздушныхъ шаровъ.

Нахожденіе минныхъ заграждeній.

Дымная завѣса.

Кромѣ обстрѣливанія того участка берега, гдѣ предполагается станція, большую помощь здѣсь можетъ оказать дымъ. Напр. впереди большихъ судовъ могутъ быть пущены мелкія суда (подъ которыми съ берега не будутъ взрывать мины изъ опасенія такимъ образомъ очистить проходъ для броненосцевъ), снабженныя патронами съ особымъ составомъ для производства возможно бо̀льшаго количества дыма. Съ борта, обращеннаго къ станціи, они стрѣляютъ фугасными снарядами, а съ противуположнаго—холостыми дымными зарядами, съ цѣлью окутать дымомъ тотъ участокъ берега, гдѣ находится станція. Для этого можетъ быть выбрана соотвѣтственная погода — легкій вѣтерокъ по направленію къ станціи. Если станціи предполагаются на двухъ противуположныхъ

берегахъ, можно окутать дымомъ весь проходъ, для чего самая лучшая погода—полное безвѣтріе.

Если прорывъ черезъ минное загражденіе совершается ночью, надо, кромѣ того, употребить всѣ усилія, чтобы уничтожить электрическій фонарь (стр. 129), свѣтящій вдоль линіи минъ. Именно противъ этого фонаря должны быть сосредоточены выстрѣлы высланныхъ впередъ мелкихъ судовъ; можно высадить небольшую десантную партію охотниковъ, которые могутъ завалить тоннель или повредить фонарь, стрѣляя въ тоннель изъ ружей или револьверовъ и т. п.

Впереди броненосцевъ могутъ также быть посланы, напр., негодныя коммерческія суда съ охотниками, нагруженныя большимъ количествомъ взрывчатаго вещества, которыя могутъ быть взорваны въ проходѣ. Если миннымъ загражденіемъ вѣдаютъ сухопутные инженеры, коммерческія суда могутъ быть наряжены броненосцами; тогда подъ ними съ берега будутъ взорваны мины, и тѣмъ проходъ будетъ очищенъ.

Прорывъ мимо подводныхъ батарей самодвижущихся минъ и кинжальныхъ батарей.

Гораздо болѣе опасными для эскадры явятся подводныя батареи самодвижущихся минъ; здѣсь одно средство — затруднить прицѣливаніе посредствомъ быстрыхъ неожиданныхъ перемѣнъ хода и все тѣхъ-же облаковъ дыма. При проходѣ мимо кинжальныхъ батарей, кромѣ всего этого, надо еще, если это будетъ возможно, направлять свой путь такъ, чтобы направленіе ихъ выстрѣловъ приходилось-бы подъ возможно болѣе острымъ угломъ къ вертикальной бронѣ.

Строй для прорыва.

Лучшій строй для прорыва—это кильватеръ (стр. 105), причемъ каждый корабль долженъ быть готовъ подать помощь идущему впереди его, въ случаѣ поврежденія его движущей силы, подавъ ему буксиръ.

Разстояніе между кораблями по возможности разсчитывается такъ, чтобы во-первыхъ—вся колонна прошла-бы мимо кинжальной батареи, не давъ случая ея орудіямъ выстрѣлить больше одного раза, а во-вторыхъ—чтобы мина, предназначенная взорвать одинъ изъ кораблей, но запоздавшая, взорвалась-бы не подъ слѣдующимъ кораблемъ, а въ промежуткѣ между кораблями. Напр., если въ колоннѣ 6 броненосцевъ, то при разстояніи между ними въ 2 кабельтова и при скорости въ 15 узловъ они пройдутъ мимо орудія въ 4—5 минутъ, а слѣдовательно орудія большаго калибра еще и не поспѣютъ зарядить. При этихъ-же обстоятельствахъ корабли будутъ входить въ раіонъ разрушительнаго дѣйствія мины черезъ 25—30 секундъ, тогда какъ взрывъ запаздываетъ обыкновенно всего на нѣсколько секундъ.

Больше всего пострадаютъ вѣроятно передовыя суда, а потому головными надо ставить корабли, наилучшимъ образомъ защищенные.

Прорываться выгоднѣе днемъ, нежели ночью.

Возникаетъ вопросъ, когда лучше прорываться — днемъ или ночью?

О преимуществѣ берега передъ кораблями въ употребленіи электрическаго свѣта было уже говорено. Къ этому надо еще прибавить, что электрическій свѣтъ служитъ и для того, чтобы слѣпить противника, и вотъ тутъ опять это ослѣпленіе является болѣе опаснымъ для судовъ, нежели для берега. Береговымъ артиллеристамъ оно мѣшаетъ только стрѣлять, а кораблямъ, кромѣ того, и маневрировать, что, въ особенности важно при прорывѣ, гдѣ маневрированіе стѣснено.

Такимъ образомъ, именно благодаря электрическому свѣту, надо предпочесть дневной прорывъ. Опять, лучшимъ средствомъ противъ электрическихъ фонарей—это дымная завѣса, которая для электрическихъ лучей непроницаема.

Лучше всего прорываться въ туманъ.

Самыя лучшія обстоятельства для прорыва—это туманъ, въ особенности достаточно сильный, чтобы мѣшать видѣть корабли съ берега, и въ то-же время позволяющій имъ видѣть другъ друга. Впрочемъ, можно и въ самый густой туманъ вести колонну.

Для этого передовой корабль выпускаетъ въ воду канатъ, равный по длинѣ разстоянію между кораблями, причемъ въ канатъ вплетенъ проводникъ, а на концѣ имѣется буекъ съ сильной электрической лампой, за которой и идетъ слѣдующій корабль. Чтобы облегчить путь передовому кораблю, впереди его съ такими-же приспособленіями идутъ мелкія суда, которыя могутъ, по своему малому углубленію, подходить на столько близко къ берегу, чтобы увидѣть его и при густомъ туманѣ.

Прорываясь въ туманъ, нечего ужь и стрѣлять, такъ какъ попаданіе будетъ совсѣмъ маловѣроятно, а береговымъ артиллеристамъ дана будетъ возможность имѣть нѣкоторое представленіе о мѣстѣ судовъ по звуку выстрѣловъ.

Въ этомъ случаѣ воспрепятствовать прорыву будетъ очень трудно; неизвѣстно будетъ, куда стрѣлять, въ какой моментъ взрывать мины. Мины, конечно, могутъ, если онѣ для этого приспособлены, взрываться автоматически: но по такимъ минамъ можно пройти съ гораздо меньшими потерями и даже совсѣмъ безнаказанно, снабдивъ корабли отводами (стр. 47).

Самое дѣйствительное средство защиты прохода во время тумана—это многочисленная минная флотилія.

Также можно воспользоваться для прорыва дождливой ночью,

такъ какъ дождь очень мѣшаетъ дѣйствію электрическихъ фонарей.

При прорывѣ надо пользоваться приливомъ.

Въ мѣстахъ, гдѣ имѣются высокіе приливы, надо непремѣнно принимать ихъ во вниманіе при выборѣ времени прорыва.

Самое важное—это быть въ проходѣ въ моментъ самой полной воды. Въ это время батареи относительно меньше возвышаются надъ кораблями, мины уходятъ больше подъ воду, и, въ случаѣ неудачи, начавшійся отливъ облегчитъ отступленіе. Такимъ образомъ самый лучшій моментъ для прорыва—это утренняя полная вода.

Какъ для сраженія съ укрѣпленіями, такъ и для прорыва, выгодно появляться передъ укрѣпленіями съ разсвѣтомъ, какъ для того, чтобы явиться внезапно и не дать имъ приготовиться, такъ и для того, чтобы имѣть передъ собой въ распоряженіи цѣлый день, а къ ночи опять удалиться отъ берега, изъ опасенія минныхъ атакъ.

Бомбардировка.

Такъ называемая бомбардировка имѣетъ уже цѣлью не сраженіе съ укрѣпленіями, а разрушеніе того, что этими укрѣпленіями защищается, т. е. города или порта.

Такъ какъ стрѣльба въ этомъ случаѣ ведется по цѣли, представляющей изъ себя очень большую площадь, то разсѣяніе снарядовъ здѣсь не имѣетъ значенія, а потому флотъ можетъ вести бомбардировку съ самыхъ дальнихъ, доступныхъ для него, дистанцій. Такія дистанціи даже необходимы, чтобы обезопасить его во время бомбардировки отъ огня береговыхъ батарей. Чтобы придать большій уголъ возвышенія корабельнымъ орудіямъ, можно прибѣгнуть къ искусственному крену.

Напримѣръ, 10″ пушка въ 45 калибровъ, могущая получать на новѣйшихъ судахъ уголъ возвышенія до 35° [1]), при этомъ углѣ стрѣляетъ на разстояніе 12 верстъ, а если накренить корабль на 5° на противуположный бортъ, то дальность увеличится до 14 верстъ, причемъ уголъ паденія снаряда будетъ 58°.

Такимъ образомъ, самыя сильныя батареи дальняго боя, вооруженныя 11″ мортирами, дальность пораженія которыхъ не превосходитъ 8-ми верстъ, должны быть вынесены впередъ на 6 верстъ.

Вообще, во время бомбардировки кораблямъ придется имѣть дѣло только съ навѣснымъ огнемъ береговыхъ батарей [2]), а противъ него лучшее средство—перемѣнные пути и скорости, что при

---

[1]) Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей, стр. 5.

[2]) Выноска на стр. 133.

бомбардировкѣ вполнѣ возможно, такъ какъ точности стрѣльбы не требуется. Батареи же, дѣйствующія прицѣльнымъ огнемъ, пришлось бы выносить очень далеко впередъ (до 10 верстъ), чтобы онѣ могли вступать въ бой съ бомбардирующимъ флотомъ.

Въ общемъ, результатъ бомбардировки съ дальней дистанціи очень сомнителенъ, такъ какъ въ порту то, что желательно разрушить, напр. доки, мастерскія, магазины, корабли, занимаютъ очень небольшую часть пространства, которое служитъ цѣлью для бомбардировки. Возникающіе же пожары легко тушатся при хорошей организаціи въ порту пожарной части. Точно также и при бомбардировкѣ городовъ, нравственное впечатлѣніе, производимое ею на мирныхъ гражданъ, далеко не соотвѣтствуетъ ея дѣйствительности.

Атака приморской крѣпости.

При атакѣ крѣпости флотомъ, сраженіе съ батареями является всегда операціей предварительной. Батареи нужно заставить замолчать или разрушить, напр., если желательно бомбардировать крѣпость съ болѣе близкихъ разстояній и этому мѣшаютъ далеко выдвинутыя батареи; или надо подготовить прорывъ, если, напр., эти батареи мѣшаютъ рекогносцировкѣ, вылавливанію минныхъ заграждеій и т. п.

Въ передовой зонѣ, которая обстрѣливается главнымъ образомъ мортирами, надо маневрировать полнымъ ходомъ, притомъ постоянно, по впередъ разработанному плану, мѣнять курсы и скорость. Если пространство позволяетъ, эскадра разбивается на мелкія группы, чтобы заставить мортиры разбросать свой огонь. Полезно начинать движеніе съ такимъ разсчетомъ, чтобы войти въ обстрѣливаемое пространство съ разсвѣтомъ, чтобы съ берега не могли задолго до открытія огня слѣдить за движеніями приближающихся судовъ. Также заранѣе надо подготовить себѣ пункты для оріентировки въ видѣ вѣхъ, буйковъ, створовъ изъ судовъ и т. п.

Дистанція и пространство маневрированія будутъ зависѣть отъ того, съ какого рода батареями придется имѣть дѣло—высокими, низкими, открытыми, казематированными и т. п.

Какъ-бы не были расположены эти батареи, напр. растянуты вдоль прямаго берега, или раскинуты въ глубокой бухтѣ, всегда явится большая или меньшая возможность сосредоточить свои усилія, если не противъ одной батареи, то противъ какой либо группы батарей. Выбравъ одну изъ нихъ, маневрируютъ около нея по боевой локсодроміи или всей эскадрой вмѣстѣ, или, если мѣстность позволяетъ, по частямъ, при чемъ каждая часть маневрируетъ въ своемъ, назначенномъ по плану раіонѣ. По услов-

ному сигналу, въ извѣстный моментъ все маневрированіе начинается относительно другой батареи той-же группы. Для эскадры эти перемѣны маневрированія не представляютъ особыхъ затрудненій, такъ какъ они будутъ происходить по впередъ составленному плану; что же касается до батарей, то имъ чрезвычайно трудно будетъ разобраться въ движеніяхъ флота и строить на этихъ движеніяхъ какіе либо свои разсчеты.

Не надо упускать случая дѣлать попытки обходить батареи, расположенныя на отдѣльныхъ островахъ или на выдающихся мысахъ, съ тыла, хотя бы группами мелкихъ судовъ. Маневры показали, что это можетъ быть сдѣлано при атакѣ даже первоклассныхъ существующихъ приморскихъ крѣпостей.

Въ зависимости отъ результата боя съ передовыми укрѣпленіями, выяснится, что слѣдуетъ предпринять дальше. Одно только слѣдуетъ помнить, что въ случаѣ успѣха не надо давать противнику передышки, такъ какъ исправленіе на батареяхъ производится несравненно легче, нежели на судахъ. Брустверы могутъ быть исправлены, засыпанныя орудія очищены, убыль личнаго состава и боевыхъ припасовъ пополнена и т. п. Для флота-же исправленіе большинства поврежденій потребуетъ возвращенія въ портъ, и людей замѣнить также некѣмъ. Такимъ образомъ, на слѣдующій день береговыя укрѣпленія относительно окажутся сильнѣе.

V. Бой въ рѣкѣ.

При дѣйствіяхъ въ рѣкахъ, главнымъ образомъ, придется имѣть дѣло съ прирѣчными укрѣпленіями и войсками; но, конечно, надо разсчитывать и на встрѣчу съ рѣчной флотиліей непріятеля.

Борьба съ прирѣчными укрѣпленіями можетъ заключаться или въ прорывѣ мимо этихъ укрѣпленій, или въ ихъ атакѣ. Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ, въ общемъ, можно руководствоваться тѣми соображеніями, которыя были изложены выше; но имѣются и нѣкоторыя особенности.

Особенности маневрированія корабля въ рѣкѣ.

Узкій рѣчной фарватеръ почти не позволяетъ двигаться поперекъ рѣки; также управляться кораблемъ при такомъ положеніи, на быстромъ теченіи, очень трудно. Поэтому пустить въ дѣло свой бортовой огонь кораблю удается только въ то время, когда онъ будетъ находиться противъ самаго укрѣпленія. Удерживать-же такое положеніе кораблю, кромѣ того, что это на теченіи очень трудно, вмѣстѣ съ тѣмъ и очень невыгодно, такъ какъ онъ лишаетъ себя самаго важнаго своего качества—подвижности, а затѣмъ дистанція въ это время будетъ очень мала.

Поэтому самое выгодное для корабля—это стрѣлять по укрѣпленію, идя вдоль рѣки, или къ нему приближаясь, или отъ него удаляясь; а потому становится понятнымъ, на сколько важно рѣчному суду имѣть сильный обстрѣлъ по носу и по кормѣ. Такъ это и дѣлается на канонерскихъ лодкахъ, которыя главнымъ образомъ предназначаются для дѣйствія въ рѣкахъ (стр. 73).

Строй кильватера при атакѣ неудобенъ, такъ какъ суда будутъ заслонять одно другое. Если ширина рѣки позволяетъ, самый удобный строй, чтобы развить всю силу огня по діаметральной плоскости,—это фронтъ, или строй пеленга (стр. 105).

Атака прирѣчнаго укрѣпленія.

Атаку выгоднѣе вести, подымаясь вверхъ по теченію, такъ какъ, при поврежденіяхъ въ движущей силѣ, суда будетъ относить отъ укрѣпленій, а кромѣ того, гораздо легче управляться, удерживая носъ противъ теченія.

Въ зависимости отъ того, по какому направленію укрѣпленіе обладаетъ самымъ сильнымъ огнемъ, можно и отступать отъ этого правила. Если, напр., главная сила огня укрѣпленія направлена внизъ по теченію, можетъ быть выгодно, идя вверхъ по рѣкѣ, сначала прорваться мимо укрѣпленія и затѣмъ вступить съ нимъ въ бой съ другой стороны.

Прорывъ мимо прирѣчнаго укрѣпленія.

Выборъ направленія прорыва, конечно, не зависитъ отъ флота, и можетъ случиться прорываться какъ по теченію, такъ и про-

тивъ него. Такъ какъ здѣсь главная цѣль состоитъ въ томъ, чтобы пройти мимо укрѣпленія какъ можно скорѣе и съ наименьшими для себя потерями, то очевидно выгоднѣе прорываться внизъ по теченію; въ этомъ случаѣ можно пройти даже, имѣя поврежденія въ движущей силѣ.

Большое значеніе въ этомъ случаѣ будетъ имѣть, какъ корабль глубже сидитъ—носомъ или кормой. Обыкновенно корабли сидятъ глубже кормой, но при прорывѣ вверхъ по теченію это можетъ быть очень опасно, и непремѣнно слѣдуетъ суда передъ такимъ прорывомъ перегружать, чтобы носъ сѣлъ глубже кормы. Наткнувшись на мель, что очень легко въ рѣкѣ, гдѣ фарватеръ постоянно мѣняется, корабль въ этомъ случаѣ коснется мели носомъ; такъ какъ корма будетъ свободна, то само теченіе будетъ его удерживать на томъ пути, которымъ онъ слѣдовалъ, и оно-же будетъ помогать ему сняться съ мели, да и винтъ его и руль будутъ свободны. Снявшись съ мели, корабль небольшимъ движеніемъ руля можетъ ее обойти и будетъ въ состояніи сейчасъ-же продолжать свой путь. При осадкѣ-же на корму, онъ коснется мели кормой, и тогда теченіе, заворотивъ его носъ, поставитъ его поперекъ рѣки; чтобы продолжать свой путь, кораблю придется поворачиваться быть можетъ на 180°, подвергаясь въ это время жестокому огню съ укрѣпленій, для которыхъ онъ въ это время представляетъ почти неподвижную цѣль.

Орудія на рѣчныхъ судахъ должны быть прикрыты щитами.

Такъ какъ въ рѣкѣ кораблю быть можетъ придется имѣть дѣло съ непріятельскими стрѣлками, разсыпанными по берегамъ, всѣ орудія его, незащищенныя броней, должны быть прикрыты щитами, которые могли-бы защитить прислугу отъ ружейнаго огня.

Бой двухъ рѣчныхъ флотилій.

При встрѣчѣ двухъ рѣчныхъ флотилій, въ періодъ боя на большой дистанціи, занимающій позицію ниже по теченію, будетъ имѣть выгоду передъ противникомъ. Ему легче удерживаться на курсѣ и поврежденныя его суда не будетъ наносить на непріятеля. Поэтому, вѣроятно тотъ изъ противниковъ, который идетъ внизъ по рѣкѣ, постарается какъ можно скорѣе сблизиться и произойдетъ общая свалка. Вслѣдствіе тѣсноты, здѣсь большую роль можетъ играть таранъ, такъ какъ увернуться отъ него будетъ гораздо труднѣе, нежели на открытомъ мѣстѣ; и даже возможны случаи абордажа. Напр., въ сраженіяхъ на рѣкѣ Миссисипи, при фортѣ Пиллоу 11-го Мая и при городѣ Мемфисѣ — 9-го Іюня 1862 года, таранными ударами было потоплено 6 лодокъ изъ числа 17 участвовавшихъ въ этихъ сраженіяхъ.

Значеніе батарей самодвижущихся

Стрѣльба минами на теченіе крайне проблематична съ движущихся кораблей: но изъ неподвижныхъ аппаратовъ, поставлен-

минъ для загражденія рѣкъ и глубокихъ проливовъ, въ которыхъ существуетъ теченіе.

ныхъ на берегу, при тщательномъ изученіи, стрѣльба эта можетъ дать хорошіе результаты, тѣмъ болѣе важные, что плавучія мины на теченіи даютъ довольно плохіе результаты. Если такая стрѣльба будетъ разработана, батареи самодвижущихся минъ будутъ лучшимъ средствомъ преграждения рѣчныхъ фарватеровъ. Еще лучше онѣ могутъ пригодиться для преграждения глубокихъ проливовъ, въ которыхъ существуетъ сильное теченіе. Глубина не позволяетъ въ этомъ случаѣ пользоваться донными минами, а теченіе мѣшаетъ постановкѣ плавучихъ минъ.

Значеніе морской силы.

(Третье сообщеніе).

I. Роль флота въ различныхъ военныхъ операціяхъ.

1. Понятіе о значеніи флота.

Трудность формулировать понятіе о значеніи морской силы.

Понятіе о значеніи морской силы далеко не такъ легко дается и дѣлается яснымъ, какъ понятіе о значеніи силы сухопутной. Всякому понятно, что армія, разбивъ противника, можетъ *занять* непріятельскую страну, завладѣть столицей и такимъ образомъ принудить противника къ выполненію поставленныхъ ему требованій. Если же онъ, лишившись своей военной силы, продолжаетъ упорствовать, продолжается и оккупація, на занятой территоріи вводится свое управленіе, взимаются налоги...

Однимъ словомъ, непреодолимая мощь побѣдившей арміи, которую надо или одолѣть, или ей подчиниться, не требуетъ какихъ либо разъясненій.

Совсѣмъ въ другомъ положеніи находится флотъ. Что, повидимому, онъ можетъ предпринять противъ пассивно сопротивляющагося противника? Онъ можетъ подойти къ берегамъ, бомбардировать прибрежные города, быть можетъ занять открытой силой какой нибудь укрѣпленный портъ, т. е. вѣрнѣе—только его рейдъ; такъ какъ безъ помощи десанта, т. е. сухопутныхъ войскъ, флотъ не можетъ прочно овладѣть ни одной пядью непріятельской территоріи... Все это булавочные уколы, которыми трудно принудить противника къ миру.

Точно также и при защитѣ своей страны. Армія можетъ преградить противнику путь при движеніи его по нашей территоріи,—а что можетъ сдѣлать противъ этого флотъ?

Все это, повидимому, вполнѣ логично, и на этихъ основаніяхъ многіе утверждаютъ, что разъ сила флота настолько проблематична, то зачѣмъ имѣть флотъ, и не лучше ли тѣ громадныя средства, которыя на него тратятся, употребить на увеличеніе могущества сухопутной силы.

Напримѣръ, недавно, когда на усиленіе русскаго флота было ассигновано 90 милліоновъ, приходилось часто слышать мнѣнія сухопутныхъ военныхъ, и мнѣнія эти нашли себѣ откликъ въ періодической печати [1]), что лучше было бы употребить эти деньги, напр., на развитіе нашей желѣзнодорожной сѣти, ведущей къ западной границѣ, что увеличило бы наше военное могущество несравненно больше, нежели постройка десятка-полутора военныхъ кораблей, которые могутъ быть получены за эти деньги.

Во Франціи, послѣ войны съ Германіей, всѣ были такъ разочарованы въ цѣлесообразности имѣть сильный флотъ, который *повидимому* не принесъ никакой пользы въ этой несчастной для французовъ войнѣ, что, не разбирая причинъ, отчего это такъ произошло, общественное мнѣніе оказалось противъ поддержанія флота на прежней высотѣ. Явилась цѣлая литература, доказывавшая, что сильный флотъ Франціи совершенно не нуженъ; флотъ былъ заброшенъ, всѣ силы страны ушли на реорганизацію и усиленіе арміи и западной границы, и только инцидентъ съ Фашодой наглядно показалъ французамъ, для чего имъ нуженъ флотъ. Послѣ этого они дѣйствительно опомнились [2]) и теперь ассигнуютъ колоссальныя суммы на усиленіе флота, передъ которыми ассигнованная у насъ сумма 90 милліоновъ кажется просто ничтожной.

---

[1]) Статьи генерала Кирѣева въ газетѣ „Новое Время", 1900 годъ, №№ 8713 и 8740.

Г-нъ Бліохъ, о которомъ я уже имѣлъ случай упоминать (стр. 27) посвящаетъ цѣлый томъ, чтобы доказать, что флотъ Россіи совершенно ненуженъ и пользы никакой принести ей не можетъ; вредъ же приноситъ большой, отвлекая средства отъ арміи, въ которой одной лежитъ залогъ могущества Россіи.

[2]) „Постройка и сооруженіе сильнаго флота является для государства вопросомъ жизни и смерти, между тѣмъ среди французовъ всегда замѣчалось непониманіе значенія военнаго флота; особенно сказалось это послѣ войны 1870 г. Тогда главное вниманіе было обращено на армію; ей главнымъ образомъ предоставлялись средства государства. Въ то время, какъ расходы на нее ежегодно возрастали, ассигнованія на флотъ все болѣе и болѣе ограничивались... Многимъ казалось, что въ 1870 году флотъ не имѣлъ никакого значенія, но при этомъ забываютъ, что только перевѣсъ французскаго флота надъ германскимъ позволилъ имѣть всѣ порты свободными. Морская торговля продолжалась какъ бы въ мирное время; продовольствіе, оружіе и богатства притекали на берега Франціи во все время войны..." (Изъ пояснительной записки къ морскому бюджету на 1901 г., составленной докладчикомъ бюджетной комиссіи г. Флери-Равареномъ. На одинъ только постройки новыхъ судовъ во Франціи ассигновано въ 1901 году 712.212.000 франковъ. Морской Сборникъ, 1901 годъ, № 3, статья лейтенанта Щеглова).

Сдѣлаю попытку, на сколько окажется въ моихъ силахъ, разобрать этотъ вопросъ, и прежде всего обращусь къ исторіи.

Всѣ великія и даже малыя войны, которыя вела Россія, можно подраздѣлить на три разряда.

Россія неустанно пробивается къ открытымъ морямъ.

Къ первому разряду я отнесъ бы войны, которыя явились слѣдствіемъ борьбы нашего отечества за собственное существованіе; такъ какъ, очевидно, не могло оно дышать въ тѣхъ нелѣпыхъ границахъ, въ которыя втиснуло насъ татарское иго, и которыя давали поводъ то тому, то другому изъ нашихъ сосѣдей вторгаться въ наши предѣлы и даже посягать на наше существованіе.

Второй разрядъ—это тѣ войны, которыя мы вели для упроченія нашего положенія, какъ великой державы, для достиженія нашихъ историческихъ задачъ, поставленныхъ намъ географическимъ нашимъ положеніемъ и принадлежностью къ великой славянской расѣ,—однимъ словомъ, для такъ или иначе понимаемой выгоды Россійскаго Государства. Таковы были войны Петра и Екатерины, заслужившихъ отъ потомства титула Великихъ.

Войны третьей категоріи, это тѣ, при веденіи которыхъ, по выраженію извѣстнаго нашего историка Н. Я. Данилевскаго [1]), „Россія принимала къ сердцу интересы ей совершенно чуждые и, съ достойнымъ всякаго удивленія геройствомъ, приносила жертвы на алтарь Европы“.

Теченіе это профессоръ Академіи Генеральнаго Штаба А. З. Мышлаевскій [2]), охарактеризовалъ такъ:

„Не умѣю его иначе назвать, какъ политикою сантиментализма и стремленія закрѣпить въ чужихъ для насъ странахъ тѣ основы государственнаго правленія, которыя составляютъ наше собственное незыблемое достояніе“.

И вотъ, если выбросить войны третьей категоріи, которыя Россіи нужны не были, ибо вызывались не ея интересами, то окажется, что громадное большинство войнъ первыхъ двухъ категорій, за исключеніемъ конечно оборонительныхъ, гдѣ цѣль войны ставилась не Россіей, имѣли цѣлью добыть то или другое, море.

Петръ начинаетъ съ продолженія попытокъ, дѣлавшихся и до него,—пробиться къ морю на югъ; но, потерпѣвъ въ этой попыткѣ неудачу, онъ обращается на сѣверъ и Великая Сѣверная война даетъ Россіи Балтійское море. Ему же принадлежитъ по-

[1]) Россія и Европа, 5-е изд. стр. 39.

[2]) Приложеніе къ газетѣ „Русскій Инвалидъ“, 29 декабря 1899 г.

чинъ въ проложеніе пути къ Индійскому Океану, о необходимости котораго теперь такъ много говорятъ и пишутъ. Всѣ войны царствованія Екатерины имѣютъ цѣлью—завладѣніе Чернымъ моремъ и подготовку къ выходу въ Средиземное море. На сѣверѣ Екатерина собираетъ коалицію сѣверныхъ державъ (вооруженный нейтралитетъ) для защиты морской торговли, для огражденія добытаго уже моря отъ своеволія англійскихъ крейсеровъ. Оба восточныхъ вопроса, ближній въ Турціи, и дальній—въ Китаѣ, всѣ наши шаги въ Средней Азіи,—все это не болѣе, какъ стремленіе къ выходамъ въ открытое море.

Мнѣніе иностранцевъ о стремленіи Россіи къ морскимъ берегамъ.

Вотъ что говоритъ одинъ французскій публицистъ по поводу послѣднихъ шаговъ Россіи на дальнемъ востокѣ [1]).

„Всѣ эти успѣхи, вызывающіе такой шумъ въ политическомъ мірѣ, вовсе не послѣдствіе политики импровизированной, скороспѣлой, вынужденной современными обстоятельствами, той заразительной горячкой, въ угоду которой западные народы устремлялись на завоеваніе стараго Китая. Нѣтъ, это—послѣдніе этажи зданія, первый камень котораго былъ заложенъ назадъ тому болѣе двухъ вѣковъ. Эта работа была совершена медленно, но безъ остановокъ, съ той неудержимой силой, которая развиваетъ вѣра въ идею и ясное пониманіе цѣли".

„Въ своемъ расширеніи къ востоку Россія не была побуждаема исключительно желаніемъ завоеваній и политическаго главенства, къ которому такъ влечетъ молодые народы: *Россія повиновалась закону притяженія, она шла на встрѣчу солнцу, къ свободному морю, къ Тихому Океану — громадному и лучезарному*".

Очень ясно обрисовываетъ сущность ближняго восточнаго вопроса извѣстный морской писатель Мэхэнъ (американецъ).

„Царица (Екатерина) рѣшилась", говоритъ онъ [2]), „повторить въ Средиземномъ морѣ диверсію 1770 г., опять пославъ туда корабли изъ Балтики. Если отдаленность и неудобство для Россіи этой операціи, при неимѣніи у нея какой-либо станціи въ Средиземномъ морѣ, сопоставить съ фактомъ близости ея къ этому морю съ другой стороны, то сдѣлается совсѣмъ понятнымъ, какъ мучительно было ея положеніе, по отношенію къ торговлѣ и морской силѣ, которыхъ значеніе она живо сознавала, и развитія у себя

[1]) Марсель Монье, сотрудникъ газеты „Temps". „Новое Время" 5 авг. 1900 годъ.

[2]) Вліяніе морской силы на французскую революцію и Имперію, т. II, стр. 21.

которыхъ добивались со временъ Петра Великаго. *Трудно понять, какъ Россія можетъ быть спокойна до тѣхъ поръ, пока доступъ ея къ этому морю зависитъ отъ доброй воли другихъ державъ*".

Откуда же это какъ бы фатальное стремленіе къ водѣ?

Значеніе внѣшней торговли въ жизни государствъ.

Жизнь государства, его процвѣтаніе,—его дыханіе, — выражаются развитіемъ его промышленности и торговли. Значеніе внѣшней торговли въ жизни государствъ опредѣляется Адамомъ Смитомъ („О природѣ и причинахъ богатства народовъ", т. II, кн. IV, гл. I, стр. 252) въ слѣдующихъ выраженіяхъ [1]): „Посредствомъ внѣшней торговли вывозятся лишнія произведенія земли и труда, на которыя нѣтъ требованія дома, и взамѣнъ ихъ ввозятся предметы, въ которыхъ чувствуется недостатокъ. Она придаетъ цѣнность тому, что безполезно, обмѣнивая ненужное на необходимое. Открывая широкій рынокъ для произведеній труда, превышающихъ внутреннее потребленіе, она побуждаетъ общество къ усовершенствованію труда, къ увеличенію его производительной силы и къ умноженію его годоваго производства".

Мы, русскіе, очень неохотно поддаемся этому закону, мы плохо въ него вѣримъ... Идемъ и мы по тому же пути, такъ какъ другого нѣтъ, но все оглядываемся назадъ, все стараемся зацѣпиться за что-нибудь по дорогѣ; намъ жаль отказаться отъ болѣе идеальныхъ точекъ зрѣнія на жизнь государства.

„Неужели правда" восклицаетъ одинъ изъ талантливѣйшихъ современныхъ русскихъ публицистовъ [2]), „что въ жертву торговлѣ должны быть принесены самыя высокія задачи человѣческихъ обществъ и самые великіе идеалы людей! Промышленность даетъ богатымъ комфортъ и болѣзни, а бѣднымъ — нищенство и развратъ и тоже болѣзни. Неужели нужно высшія потребности духа отдавать въ жертву промышленности? Почему необходимо развивать торговлю и промышленность, чтобы обогатить народъ; вѣдь народъ этотъ, обогатившись, превращается въ стадо свиней сытыхъ, обутыхъ, одѣтыхъ, но все таки свиней и, потерявъ связь со своей исторіей и страной, со своимъ творчествомъ, эти свиньи будутъ интернаціональны. Почему интернаціональная свинья лучше націоналистической? Потому что первая ѣстъ блюда, изобрѣтенныя разными народами, а вторая — щи и кашу? Такъ развѣ кормъ имѣетъ рѣшающее значеніе для человѣчества, развѣ онъ относится къ области идеаловъ? Человѣче-

[1]) А. Гулевичъ. „Война и народное хозяйство", выноска на стр. 97.

[2]) Г. Сигма. Газета „Новое Время", 16 Января 1899 г. фельетонъ „Мужикъ и торговля".

ство живетъ на землѣ не ради пищеваренія, а ради одухотворенія земли и собственнаго обóженія...“

Все это пожалуй и такъ, всему этому хотѣлось бы и вѣрить всѣмъ сердцемъ но какъ жизнь намъ показываетъ, что всякій отдѣльный человѣкъ не прочь стать богатымъ, хотя бы его и уподобляли откормленной свиньѣ, такъ непреодолимо стремятся къ тому же и государства. Быть можетъ, въ этомъ стремленіи къ богатству заложено зерно ихъ будущаго разложенія и смерти, но, кто знаетъ,—быть можетъ это вполнѣ и естественно: такъ какъ народы, какъ и отдѣльные люди, имѣютъ свою молодость, зрѣлый возрастъ, старость и также не могутъ избѣгнуть смерти.

Между тѣмъ промышленность и торговля—это путь къ богатству народа. Недородъ страшенъ нашему мужику не отъ того, что у насъ нѣтъ хлѣба, — напротивъ, его и въ голодные годы много, — а вслѣдствіе того, что не на что этотъ хлѣбъ купить, если не уродился свой, или его не хватило. Въ Англіи почти совсѣмъ нѣтъ своего хлѣба, а народъ тамъ не знаетъ голодовокъ, какъ не знаютъ голода и богатые люди въ голодающихъ странахъ: у нихъ имѣются деньги, и откуда-нибудь, хотя бы изъ голодающей сосѣдней страны, имъ этотъ хлѣбъ привезутъ.

Но чтобы развилась промышленность, необходимы рынки сбыта, надо кому нибудь продавать свои произведенія; т. е. нужна торговля, и чѣмъ она больше облегчена, чѣмъ меньше она вызываетъ накладныхъ расходовъ, тѣмъ лучше она будетъ способствовать сбыту, тѣмъ легче будетъ конкурренція съ другими поставщиками тѣхъ-же товаровъ, и тѣмъ скорѣе будетъ богатѣть государство.

Главная внѣшняя торговля—морская.

Все это дается, главнымъ образомъ, морской торговлей. На сколько она выгоднѣе сухопутной, показываетъ фактъ, что въ такой континентальной странѣ, какъ Россія, $^2/_3$ ея торговли идетъ водой [1]). Въ круглыхъ цифрахъ за ту же цѣну можно провезти по грунтовой дорогѣ—1 пудъ, по желѣзной — 10 пудовъ, а моремъ—100 пудовъ.

Для развитія морской торговли необходимъ сильный военный флотъ.

Разъ значительная часть національнаго богатства находится въ морѣ, въ видѣ коммерческихъ кораблей и ихъ грузовъ, необходимо дать ему надлежащую защиту, т. е. надо имѣть военный флотъ. Флотъ же этотъ будетъ безсиленъ безъ ряда опорныхъ пунктовъ, разсѣянныхъ по всѣмъ морямъ, такъ какъ иначе онъ въ военное время останется безъ угля и будетъ обреченъ на бездѣйствіе.

---

[1]) Война и народное хозяйство, стр. 97

Все это создается чрезвычайно медленно, требуетъ дѣйствія по хорошо и далеко задуманному плану. Поэтому вполнѣ логично, что государство, стремящееся къ развитію своей промышленности и морской торговли,—а въ этомъ положеніи какъ разъ находится теперь Россія,—загодя старается найти выходы къ свободному морю, ищетъ опорные пункты и рѣшается на крупныя жертвы для созданія военнаго флота [1]).

Военное значеніе флота.

Въ этомъ—одно важное значеніе морской силы. Другое значеніе—чисто военное. Если граница съ нашимъ сосѣдомъ упирается въ море, то тотъ изъ насъ, чей флотъ окажется побѣдителемъ, будетъ спокоенъ за свой флангъ, обращенный къ морю, коммуникаціонная линія со стороны моря будетъ вполнѣ безопасна, грозный вопросъ продовольствія и боевыхъ припасовъ разрѣшится гораздо легче подвозомъ по морю, высадка десанта въ тылу сдѣлается немыслимой. Если противникъ отдѣленъ отъ насъ моремъ, значеніе флота и вліяніе его на ходъ военныхъ операцій возрастаютъ въ громадной степени. Активная оборона береговъ возможна только посредствомъ флота.

Значеніе флота все возростаетъ.

Затѣмъ значеніе флота, именно въ послѣдніе годы сильно возрастаетъ и вотъ отчего. Въ Европѣ государства болѣе или менѣе утрясись, и хотя они и стоятъ другъ противъ друга во всеоружіи, но столкновеній въ Европѣ стараются избѣжать: во-первыхъ это грозитъ страшными бѣдствіями, а во-вторыхъ—надѣяться сдѣлать какое-нибудь земельное пріобрѣтеніе въ Европѣ—крайне трудно; даже Франція почти окончательно помирилась съ потерей оторгнутыхъ у нея нѣмцами провинцій. Теперь все соперничество государствъ обратилось на погоню за колоніями, за рынками сбыта, и искать ихъ приходится далеко за моремъ. Теперь идетъ дѣлежъ Африки и изжившагося Китая; скоро, вѣроятно, наступитъ чередъ южной Америки. Если мы присутствуемъ при началѣ конца Англіи, предстоитъ жестокая борьба за тѣ ея многочисленныя колоніи, которыя окажутся неспособными образовать достаточно сильныя самостоятельныя государства. Въ рѣшеніи всѣхъ этихъ вопросовъ флотъ будетъ играть выдающуюся роль.

---

[1]) „Обширную торговлю (морскую) можно вести не иначе, какъ опираясь на значительный военный флотъ, который могъ бы охранять торговый флагъ на всѣхъ точкахъ земного шара. Безъ этого нѣтъ достаточной увѣренности, достаточной опоры для торговыхъ предпріятій. Вотъ почему чувствуетъ недостатокъ военнаго флота Сѣверная Германія (это было писано до франко-германской войны) и надѣется, что когда онъ будетъ пополненъ Пруссіею, то торговая дѣятельность ея возрастетъ въ огромныхъ размѣрахъ". Н. Я. Данилевскій „Россія и Европа", стр. 439.

Больше всѣхъ, конечно, предохранена отъ дѣйствія морской силы Россія; но нельзя этого сказать про нашихъ возможныхъ противниковъ, а потому—намъ чрезвычайно важно обладать такой силой, разъ наши недруги столь чувствительны къ наносимымъ ею ударамъ. Правда, не скоро еще наши торговые корабли будутъ конкурировать съ другими народами на всѣхъ міровыхъ путяхъ; но справедливо говорятъ, что государство недостойно названія Великаго, если оно живетъ настоящимъ моментомъ, а не живетъ тысячелѣтіемъ впередъ.

Страна, отрѣзанная отъ моря, задыхается, какъ человѣкъ безъ воздуха, а потому впродолженіе многихъ сотенъ лѣтъ и съ невѣроятными усиліями рвется и Россія къ открытому морю, безъ котораго ей душно [1]).

Труды морскаго писателя Мэхэна.

Кто захотѣлъ бы подробно и въ блестящемъ изложеніи ознакомиться съ тѣмъ громаднымъ значеніемъ, которое не только имѣетъ теперь, но и всегда имѣла, морская сила, я рекомендовалъ бы изучить выдающійся трудъ по этому вопросу американскаго морскаго писателя Мэхэна [2]). Рекомендуя эту книгу читателямъ не-морякамъ, я считаю необходимымъ сослаться на авторитетное мнѣніе объ этомъ сочиненіи уважаемаго профессора Академіи Генеральнаго Штаба Н. П. Михневича, который отзывается о немъ такъ [3]): „Въ высшей степени оригинальное и глубокое содержаніемъ сочиненіе капитана Мэхена должно быть при-

[1]) Внѣшняя сила государствъ, *дѣйствительно* могущественныхъ, всегда слагается изъ двухъ элементовъ: изъ арміи и флота, которые не могутъ никогда замѣнить другъ друга, *какъ бы не усиливали* одинъ элементъ, въ случаѣ отсутствія или крайней слабости другаго. Ни чисто морское, ни чисто сухопутное государство не могутъ считаться вполнѣ могущественными, хотя, по географическому положенію государства и другимъ условіямъ смѣшеніе этихъ двухъ элементовъ внѣшней политической силы можетъ и должно встрѣчаться въ весьма различныхъ пропорціяхъ. *Вся исторія подтверждаетъ это положеніе...* Наша отсталость въ морскомъ дѣлѣ, неимѣніе паровыхъ судовъ отразилось на невыгодномъ исходѣ Восточной войны по крайней мѣрѣ въ такой-же степени, какъ и отсутствіе исправныхъ внутреннихъ путей сообщенія, и конечно въ гораздо большей степени, чѣмъ дурное состояніе нашего огнестрѣльнаго оружія. Во сколькихъ случаяхъ было ослабляемо наше вліяніе по недостаточности нашего флота? Упомянемъ лишь о продажѣ американскихъ колоній, которая этимъ только и объясняется". Н. Я. Данилевскій. „Россія и Европа", стр. 411 и 412.

[2]) Вліяніе морской силы на исторію. Вліяніе морской силы на французскую революцію и имперію. Изданіе Е. И. В. Наслѣдника Цесаревича Великаго Князя Георгія Александровича.

[3]) Морской сборн. 1899 г. № 7. Библіографія.

надлежностью каждаго образованнаго офицера нашего флота и арміи. Особенную цѣнность сочиненіе это имѣетъ у насъ въ Россіи, такъ какъ, по условіямъ историческаго роста и неблагопріятныхъ географическихъ условій нашего отечества, *историческое значеніе флота не вполнѣ ясно даже для многихъ представителей нашей интеллигенціи.* Между тѣмъ, въ настоящее время, когда мы стали твердой ногой на двухъ океанахъ (Сѣверномъ и Великомъ), когда у насъ чувствуется потребность въ открытіи новыхъ рынковъ для сбыта продуктовъ народнаго труда, *вопросъ о безопасномъ пользованіи Россіей міровыми путями и объ охранѣ интересовъ торговли въ отдаленныхъ краяхъ выдвигается на первый планъ* [1]), а вмѣстѣ съ тѣмъ ставятся и вопросы о созданіи необходимой морской силы и способахъ умѣлаго пользованія ею...

Самый способъ изложенія автора необыкновенно оригинальный: это чудные эскизы, набросанные мастерской рукой; превосходныя мысли встрѣчаются чуть не на каждой страницѣ, и въ то же время въ концѣ сочиненія нѣтъ общаго вывода, хотя, при внимательномъ чтеніи, онъ самъ напрашивается безъ затрудненій".

2. Составъ военнаго флота.

Главная цѣль морской войны.

Всѣ цѣли, которыя только могутъ быть поставлены флоту, и которыя были перечислены выше, легко достигаются, когда флотъ получаетъ такъ называемое обладаніе моремъ. Достигается оно тѣмъ, что непріятельскій флотъ или уничтожается, или запирается въ своихъ гаваняхъ превосходными силами; въ послѣднемъ случаѣ обладаніе моремъ надо считать условнымъ, такъ какъ блокада можетъ быть и прорвана.

Обладать моремъ, это значитъ достигнуть того, чтобы на немъ не могъ безнаказанно показаться ни одинъ непріятельскій корабль. Очевидно, въ этомъ случаѣ, на этомъ пространствѣ моря должна будетъ прекратиться непріятельская торговля; наша же будетъ совершаться совершенно свободно, для насъ будетъ возможенъ десантъ, подвозъ продовольствія моремъ, въ то время, какъ для противника это будетъ недоступно и т. п.

Очевидно поэтому, что обладаніе моремъ—это главная цѣль флота; а такъ какъ оно дается только одолѣніемъ непріятельскаго, то главныя операціи морской войны и заключаются именно

[1]) Курсивы мои.

въ борьбѣ съ морской силой противника. Всѣ остальныя операціи надо считать второстепенными, и цѣли, ими преслѣдуемыя, будутъ сами собой достигнуты при успѣхѣ въ главныхъ операціяхъ.

Каковъ-же долженъ быть составъ флота, чтобы онъ наилучшимъ образомъ соотвѣтствовалъ достиженію главной цѣли морской войны?

Не всѣмъ государствамъ нуженъ одинаковый флотъ.

На этотъ вопросъ нельзя дать вполнѣ опредѣленный отвѣтъ. Не всѣмъ государствамъ нуженъ флотъ одинаковаго состава, который находится въ зависимости какъ отъ морской политики, такъ и отъ денежныхъ средствъ.

Недостатокъ средствъ часто не позволяетъ быть на всѣхъ моряхъ сильнѣе своихъ предполагаемыхъ противниковъ, и тогда приходится на нѣкоторыхъ моряхъ ограничиться обороной; между тѣмъ наступательный флотъ отличенъ по своему составу отъ оборонительнаго, а потому постройка флота того или другаго состава тѣсно связана съ географической обстановкой государства и морской его политикой.

Говоря, что оборонительный флотъ по своему составу отличается отъ наступательнаго, я подразумѣваю оборону, вызванную слабостью, вслѣдствіе недостатка средствъ имѣть флотъ, годный для наступленія. Если-же мы держимся оборонительнаго образа дѣйствій по какимъ либо другимъ соображеніямъ, то, конечно, цѣлямъ обороны можетъ прекрасно служить и наступательный флотъ.

Наступательный флотъ.

Для наступленія необходимъ флотъ мореходный, съ большими запасами, такъ какъ, дѣйствуя у непріятельскихъ береговъ, въ болѣе или менѣе далекомъ разстояніи отъ своихъ базъ, ему придется по долгу держаться въ открытомъ морѣ и рѣдко возобновлять свои запасы.

Этимъ условіямъ удовлетворяютъ эскадренные броненосцы, большіе крейсеры и эскадренные миноносцы (стр. 57—69). Послѣдніе могутъ входить въ составъ наступательнаго флота только потому, что имѣются большія суда, съ которыхъ они получатъ запасы, уголь, въ случаѣ нужды—смѣну команды, и даже защиту отъ непогоды, за ихъ высокими корпусами. Предоставленные своимъ собственнымъ силамъ, они не пригодны для наступленія.

Оборонительный флотъ.

Если мы, за отсутствіемъ средствъ, противупоставимъ этой силѣ флотъ подробнаго-же состава, но только численно болѣе слабый, мы или будемъ разбиты въ неравномъ бою, или будемъ заперты въ нашихъ портахъ превосходными силами противника; т. е., иначе говоря, море окажется въ его безспорномъ владѣніи.

Броненосцы береговой обороны (стр. 62) въ этомъ случаѣ не помогутъ, и вообще доводы за существованіе ихъ очень шатки. Правда, они могутъ ходить по внутреннимъ путямъ (фарватерамъ), но они малы, слабы какъ по бронѣ, такъ въ особенности по числу скорострѣльныхъ орудій среднихъ калибровъ; они плохо мореходны,—въ свѣжую погоду сражаться не могутъ, а между тѣмъ, какъ обороняющіеся, они должны принимать бой тогда, когда того пожелаетъ наступающій. Вообще, выступать имъ противъ эскадренныхъ броненосцевъ немыслимо, если они сильно не превосходятъ ихъ численностью: на столько пожалуй, что стоимость ихъ далеко превыситъ стоимость ихъ противниковъ. Если мы вмѣсто одного большаго корабля выстроимъ два мѣньшаго размѣра, равныхъ ему по силѣ артиллеріи и защитѣ, то они обойдутся гораздо дороже и личнаго состава потребуютъ больше.

Непригодность броненосцевъ береговой обороны.

На сколько броненосецъ береговой обороны—типъ сомнительный по своему боевому значенію, показываетъ тотъ фактъ [1]), что на 86 существующихъ такихъ судовъ, строится всего 4 броненосца береговой обороны и лишь въ одномъ флотѣ изъ семи главнѣйшихъ морскихъ державъ [2]). Кто то вѣрно выразился объ этомъ типѣ судовъ, сказавъ, что броненосцы береговой обороны—это суда „берегами обороняемыя“.

Таблица № 8 (Консп. стр. 18 и 19) даетъ наглядное понятіе о томъ, какой составъ флотовъ находятъ необходимымъ имѣть главнѣйшія морскія державы.

Единственно, кого невозможно будетъ запереть въ своихъ портахъ наступательному флоту, это минныя суда и подводныя лодки, которыя всегда легко найдутъ случай ускользнуть отъ наблюденія блокирующихъ судовъ. Эти суда сравнительно дешевы, ихъ можно имѣть большое количество и всюду заблокировать ихъ невозможно. Наконецъ, мы уже знаемъ, что по самому существу дѣла (стр. 72) минныя и подводныя суда—это естественное оружіе слабаго противъ сильнаго.

Настоящій оборонительный флотъ—это минный и подводный.

Вотъ эти суда и представляютъ изъ себя наилучшій оборонительный флотъ; постройка такихъ судовъ и будетъ наилучшее употребленіе болѣе ограниченныхъ денежныхъ средствъ, заставляющихъ прибѣгнуть къ оборонѣ. Если наши берега усѣяны минными и подводными судами, дѣйствія наступательнаго флота будутъ очень стѣснены. Блокада портовъ почью окажется почти

[1]) Конспектъ. Таблица № 8, стр. 19. Примѣчаніе 2-е.

[2]) Показанный въ таблицѣ № 8, одинъ предположенный къ постройкѣ русскій броненосецъ береговой обороны—строиться не будетъ.

невозможной, всѣ якорныя стоянки у нашихъ береговъ—крайне опасными. Если еще военныя суда и эскадры, благодаря могучимъ своимъ средствамъ, съумѣютъ обезопасить себя отъ минныхъ атакъ, то движеніе транспортовъ, и въ особенности громадныхъ каравановъ транспортовъ съ войсками, будетъ подвержено большому риску.

Конечно, для успѣшнаго дѣйствія минныхъ флотилій нужна еще благопріятная географическая обстановка, каковую, наприм., представляютъ у насъ въ Финскомъ заливѣ шхеры.

Вообще, при условіи существованія многочисленной минной флотиліи, опирающейся на сѣть станцій, недоступныхъ для непріятельскихъ большихъ судовъ по своей мелководности, противникъ владѣть моремъ не будетъ; и ужъ во всякомъ случаѣ, владѣніе это будетъ гораздо болѣе спорнымъ, нежели при запертыхъ въ нашихъ портахъ броненосцахъ береговой обороны.

Все сказанное можно формулировать такъ:

Каковъ долженъ быть составъ флота.

1) Чтобы владѣть моремъ, и чтобы вполнѣ надежно защитить свои берега, необходимъ наступательный флотъ болѣе сильный, или, по крайней мѣрѣ, равный по силѣ флоту противника.

2) Если флотъ составленъ изъ большихъ судовъ, но по малому ихъ количеству неспособенъ къ наступленію, то онъ не пригоденъ и для обороны.

3) Въ послѣднемъ случаѣ уже выгоднѣе на тѣ же деньги имѣть многочисленный минный флотъ. Это не есть наилучшая гарантія безопасности своихъ береговъ (для этого надо имѣть наступательный флотъ), но все же гораздо лучшая, нежели запертый слабый флотъ, состоящій изъ большихъ судовъ.

Увлеченіе въ области идей о составѣ флота.

Стремленіе къ овладѣнію моремъ, какъ главная цѣль войны на морѣ, и сильный наступательный флотъ, составленный изъ эскадренныхъ броненосцевъ, съ придачей къ нему крейсеровъ, главнымъ образомъ броненосныхъ, и эскадренныхъ миноносцевъ, какъ лучшее средство для достиженія этой цѣли,—вотъ чему учитъ насъ вся исторія морскихъ войнъ, вотъ какихъ взглядовъ практически держатся [1]) всѣ морскія державы. Если они и отступали отъ этихъ положеній, то отступленія эти являлись лишь временными, какъ слѣдствія увлеченія извѣстными идеями того или другаго отдѣльнаго лица, имѣвшаго достаточно власти, чтобы начать проводить эти идеи въ жизнь. Идеи эти обыкновенно манили къ себѣ и увлекали тѣмъ, что онѣ будто-бы давали способъ за дешевую цѣну и съ малыми усиліями достигнуть большихъ результатовъ;

[1]) Таблица 8-я. Консп. стр. 18 и 19

это была погоня за своего рода perpetuum mobili. Однако, возникая лишь на почвѣ пылкихъ мечтаній отдѣльныхъ лицъ, не имѣя за собой ни исторической, ни практической основы, идеи эти никогда долго не удерживались и болѣзнь такихъ увлеченій, не обращаясь въ эпидеміи, имѣла и имѣетъ теперь лишь спорадическій характеръ.

Къ сожалѣнію, именно эти крайнія увлеченія почему то всегда легче проникаютъ въ не спеціальныя сферы: быть можетъ, потому, что эти сферы имѣютъ менѣе всего средствъ охладить пылъ этихъ увлеченій. На что ужъ такой гигантъ въ области военной мысли, какъ генералъ Г. А. Леверъ, и тотъ цѣликомъ поддался ихъ вліянію и, въ настоящее время, болѣе чѣмъ странно (стр. 75), читать предсказанія о будущности флота, высказанныя талантливымъ стратегомъ 13 лѣтъ тому назадъ.

„Съ флотомъ случилось то же", говоритъ Г. А. Леверъ въ своемъ курсѣ стратегіи (часть III, приложенія стр. 18 и 19), „что встрѣчается и въ другихъ сферахъ... т. е., что разъ попавъ на ложное направленіе, ему слѣдуютъ до крайняго предѣла, пока не очутятся лицомъ къ лицу съ абсурдомъ. И такимъ абсурдомъ являются тѣ морскія *чудовища*, — правда *„чудо техники"*, но не *„боевыя суда"* при современныхъ условіяхъ, а *„плавучія крѣпости"*,—которыя называются броненосцами. Вотъ къ чему привело стремленіе къ возможной *неуязвимости* судна... Къ той же *неуязвимости* и тѣмъ же путемъ шла когда-то и кавалерія и тоже дошла до *абсурда*, до *броненоснаго латника на броненосномъ конѣ*. Затѣмъ она повернула въ обратную сторону, и начала искать рѣшенія того-же вопроса, добиваться той же неуязвимости, но только путемъ *возможно полнаго развитія подвижности*, и какъ нельзя лучше разрѣшила вопросъ. На эту дорогу, вполнѣ вѣрную, и направляются теперь флоты бо̀льшей части европейскихъ государствъ, за исключеніемъ двухъ, далѣе другихъ зашедшихъ въ *ложномъ* направленіи... именно Англіи и Франціи, упорствующихъ въ старыхъ предразсудкахъ. Россія, Германія, Австрія и Италія рѣшительно повернули на новый путь. Германія достраиваетъ только 1 броненосецъ, Австрія не строитъ ни одного. Какъ та, такъ и другая строятъ только минныя суда... (Любопытно сравнить эти указанія съ данными таблицъ № 5 и 8, конспекта). Флотъ ближайшаго будущаго—это *легкія флотиліи, быстроходные транспорты (?) и независимые крейсеры*. Главный объектъ послѣднихъ—*уничтоженіе частнаго имущества противника на берегу и въ морѣ*. Вся стратегія крейсеровъ сводится къ тому, чтобы *бить слабаго и убѣгать отъ сильнаго"*.

Между тѣмъ исторія, нисколько не отвергая всю важность и всю силу такихъ операцій, неоспоримо доказываетъ, что успѣхъ ихъ несомнѣненъ лишь при владѣніи моремъ, которое достижимо лишь для сильнаго наступательнаго флота; т. е. что это операціи частныя, могущія имѣть вліяніе лишь при условіи успѣха въ главныхъ операціяхъ, въ достиженіи обладанія моремъ; въ противномъ же случаѣ серьезныхъ результатовъ, посредствомъ такихъ операцій, достигнуть нельзя.

3. Подготовка къ войнѣ на морѣ.

Морская стратегія.

Однако, каковъ бы не былъ взглядъ на то, какъ вести войну на морѣ, какой бы не считалось необходимымъ для этого имѣть флотъ, успѣхъ войны на морѣ, какъ на сушѣ, подготовляется въ мирное время. И вотъ, повидимому, характеръ этой подготовки у моряковъ нѣсколько иной чѣмъ у сухопутныхъ, что и заставляетъ меня остановиться на этомъ вопросѣ. Именно въ этомъ своемъ отдѣлѣ наибольшій смыслъ получаетъ *особая морская стратегія*. Въ общемъ стратегія, конечно, одна, принципы ея вѣчны и одни и тѣ же, какъ для суши, такъ и для моря; но въ приложеніи своемъ къ морской войнѣ, эти принципы представляютъ столько особенностей, что это вызываетъ вполнѣ законное существованіе особаго отдѣла общей стратегіи, „стратегіи морской“. Ее нельзя приравнять съ разсужденіями о такихъ частныхъ операціяхъ, какъ напр. горная или степная война и т. п. Она сама имѣетъ таковые же частные отдѣлы, въ видѣ крейсерской войны, обороны береговъ, рѣчныхъ операцій и т. п.

Особенности въ характерѣ подготовки къ войнѣ на морѣ.

Посмотримъ теперь, въ чемъ же заключается разница въ подготовкѣ къ войнѣ на сушѣ и на морѣ.

Продовольственный вопросъ одинъ изъ главнѣйшихъ для арміи.

Арміи все увеличиваются, но состоятъ все изъ тѣхъ же людей, только въ большемъ количествѣ, которыхъ надо кормить тѣми же продуктами, что и прежде, и даже лучшими и болѣе дорогими. Поэтому количество этихъ продуктовъ возросло для современныхъ арміи въ ужасающихъ размѣрахъ, а между тѣмъ, напр. въ Европѣ, число этихъ продуктовъ, вслѣдствіе развитія промышленности, все уменьшается. Понятно, что умы сухопутныхъ стратеговъ прямо поглощены продовольственнымъ вопросомъ, который для нихъ представляетъ, какъ говорилъ еще Ришелье, настоящее bête noire.

Затѣмъ современная армія представляетъ такое огромное скопище людей и обозовъ, необходимыхъ для продовольствія этихъ людей, что для размѣщенія ея требуется громадный раіонъ. Для ея

движенія требуются раіоны еще бо́льшіе. Дѣйствительно, хотя теоретически, вся эта масса и можетъ пройти по одной дорогѣ или проѣхать по одному желѣзнодорожному пути, но тогда на это потребуется громадное время, а уже подвозить продовольствіе по одному пути окажется прямо немыслимо. Наконецъ, двигаться широкимъ фронтомъ важно и въ военномъ отношеніи, такъ какъ растянутая узкая лента подставляетъ себя по частямъ подъ удары сосредоточеннаго противника, и вообще она легко уязвима.

Для армій нужны базы—раіоны, а для ихъ движенія обширныя пространства.

Такимъ образомъ, для армій нужны базы — раіоны, а для ея передвиженій полосы земли значительной ширины.

Спрашивается, можно-ли, и легко-ли подготовить то и другое въ мирное время? Базу на своей пограничной территоріи, конечно, можно подготовить на случай войны съ сухопутнымъ сосѣдомъ. Если противникъ отдѣленъ отъ насъ моремъ и базу придется устраивать на непріятельскомъ берегу, о подготовкѣ ея нечего и думать. Что-же касается до путей для движенія армій, то такъ какъ они проходятъ по непріятельской территоріи, то единственная ихъ подготовка—это ихъ изученіе, что сопряжено съ цѣлымъ рядомъ затрудненій. За то эти пути въ большинствѣ случаевъ—сравнительно небольшой длины, и армія на всемъ пути опирается на первоначальную базу.

Пути для движенія армій и промежуточныя базы не могутъ быть подготовлены въ мирное время.

Итакъ, пути для движенія армій и промежуточныя на нихъ базы должны быть созданы въ военное время. Къ тому-же это и возможно, такъ какъ для этого, главнымъ образомъ, требуется лишь овладѣть извѣстнымъ пространствомъ непріятельской территоріи.

Совершенно въ другомъ положеніи находятся дѣйствія на морѣ.

Число людей, даже на самой могущественной эскадрѣ, сравнительно съ арміей соотвѣтствующаго значенія прямо ничтожно [1]). Поэтому чисто продовольственный вопросъ на морѣ занимаетъ одно изъ послѣднихъ мѣстъ; во-первыхъ, продовольствіе это довольно умѣренно по своему количеству, а во-вторыхъ, корабль можетъ взять провизіи по крайней мѣрѣ на два мѣсяца, а въ случаѣ нужды и на четыре.

Продовольственный вопросъ на морѣ занимаетъ одно изъ послѣднихъ мѣстъ.

Мѣсто, занимаемое флотомъ, очень невелико. Самый могущественный флотъ, съ достаточнымъ количествомъ транспортовъ, можетъ помѣститься на одномъ рейдѣ. Въ одномъ порту могутъ быть сосредоточены всѣ мастерскія и запасы для этого флота. Такимъ образомъ, для флота необходимы лишь базы—точки.

Для флота нужны базы—точки.

---

[1]) Численность экипажа на различныхъ типахъ кораблей показана въ таблицѣ 5. Конец. стр. 8—11.

Затѣмъ, для передвиженія флота нужно самое ограниченное по ширинѣ пространство моря. Также, великъ или малъ флотъ, онъ передвигается весь вмѣстѣ одинаково быстро, со скоростью своего худшаго ходока, которая, въ общемъ, несравненно больше наивысшей скорости передвиженія арміи. Наконецъ, флотъ движется не по непріятельской территоріи, а по водному пространству, которое находится въ общемъ владѣніи, и если международное право запрещаетъ сражаться въ территоріальныхъ водахъ, то двигаться по нимъ никому не возбраняется.

Для флота необходимъ рядъ промежуточныхъ базъ.

За то операціонная линія флота можетъ быть очень длинна, опираться на первоначальную свою базу онъ можетъ надѣяться не всегда, и если флотъ болѣе или менѣе обезпеченъ въ пищевомъ продовольствіи, онъ требуетъ частаго возобновленія запасовъ угля, смазочныхъ матеріаловъ и снарядовъ. Кромѣ того, масса сложныхъ механизмовъ требуетъ для починки механическихъ мастерскихъ, а подводная часть кораблей — періодическаго осмотра и очистки въ докахъ (сухихъ бассейнахъ).

Такимъ образомъ, для флота необходимъ рядъ второстепенныхъ промежуточныхъ базъ, и все базъ—точекъ, такъ какъ такія базы могутъ вмѣстить все необходимое для флота.

Захватъ пунктовъ для промежуточныхъ базъ въ военное время—безполезенъ.

Заручаться такими базами въ военное время безполезно. Онѣ только тогда представляютъ цѣнность, если тамъ имѣется уголь, военные запасы, доки и мастерскія, и наконецъ, если базы эти хорошо укрѣплены; иначе, онѣ могутъ легко попасть въ руки противника и починяющійся въ нихъ флотъ никогда не будетъ чувствовать себя въ безопасности. Всего этого создать въ военное время нельзя.

Поэтому, созданіе этихъ промежуточныхъ базъ, безъ которыхъ почти немыслимо веденіе морскихъ операцій, есть дѣло мирнаго времени; и дѣло это для мирнаго времени вполнѣ возможно, т. е. положеніе совсѣмъ обратно относительно сухопутныхъ операцій въ этомъ отношеніи.

Созданіе промежуточныхъ морскихъ базъ въ мирное время возможно.

Дѣйствительно, пріобрѣсти цѣлую территорію, или какой нибудь прибрежный пунктъ, островокъ и т. п. громадная разница. Территоріи никто не отдастъ безъ войны, да не всегда ее дастъ и удачная война. Отдѣльные-же пункты, въ особенности во внѣ-европейскихъ водахъ, занимаются и въ мирное время довольно легко. Можно ихъ пріобрѣсти покупкой у мелкихъ владѣтелей или у ослабѣвшихъ государствъ (Испанія послѣ войны продала Германіи Каролинскіе острова); или можно воспользоваться какимъ нибудь политическимъ затрудненіемъ или временнымъ ослабленіемъ и большаго государства; можно ихъ получить въ видѣ вознагражде-

нія за нейтралитетъ во время войны; или за какую нибудь незначительную и даже фиктивную услугу въ критическую минуту (такимъ образомъ Англія получила островъ Кипръ),—однимъ словомъ, способовъ для этого много, и о такихъ пріобрѣтеніяхъ мы слышимъ чуть что не каждый день.

Итакъ, для подготовки успѣшныхъ морскихъ операцій открывается обширнѣйшее поле въ мирное время,—въ области внѣшней политики, несравненно бо́льшее, нежели для подготовки операцій на сухомъ пути. Конечно, тутъ будутъ дѣйствовать не моряки, а дипломаты, но непремѣнно по указанію моряковъ. Такимъ образомъ подготовляются театры военныхъ дѣйствій на морѣ, которые въ своей совокупности обнимаютъ громадныя пространства. Сюда-же относится проложеніе подводныхъ кабелей, созданіе сѣти политическихъ и торговыхъ агентствъ и т. п.

Въ этомъ заключается одна область для работы морской стратегіи.

Но есть и другая работа.

Главный и подавляющій элементъ сухопутной силы—это люди, и разниться они могутъ лишь по обученію и вооруженію. Національныя отличія уже принимаются таковыми, какія они есть; ихъ нельзя создать или уничтожить, можно ихъ только болѣе или менѣе выгоднымъ образомъ эксплоатировать. Люди въ общемъ, по крайней мѣрѣ въ Европѣ, болѣе или менѣе одинаковы, одинаково и ихъ вооруженіе, и европейскія арміи очень похожи другъ на друга; всякая армія имѣетъ и пѣхоту, и кавалерію, и артиллерію, каждая дѣлится на полки, баталіоны, батареи и эскадроны. Мѣстность, какъ она не разнообразна, всегда доступна для людей, и въ большинствѣ случаевъ для лошадей; такія спеціальныя войска, какъ, напр., горная артиллерія, кавалерія на верблюдахъ и т. п. это капля въ морѣ.

Наконецъ, состоя главнымъ образомъ изъ людей, армія чрезвычайно гибка въ отношеніи свободы составленія боевыхъ единицъ любой величины, любаго состава. Затѣмъ, любая часть арміи почти одинаково годна какъ для наступленія, такъ и для обороны.

Поэтому дѣло сухопутныхъ стратеговъ—составить планы кампаній на случай войны съ возможными противниками, сообразно этому расквартировать войска, обдумать способы ихъ сосредоточенія, усовершенствовать мобилизацію. Что-же касается до созданія самихъ войскъ, то тутъ дѣло сводится лишь къ подсчету необходимаго количества уже готовыхъ, разработанныхъ и почти одинаковыхъ во всѣхъ государствахъ, единицъ, т. е. батальоновъ, эскадроновъ и батарей. Ломать-же себѣ голову надъ тѣмъ, каковы должны быть эти единицы, много не приходится.

Для моряковъ эта-же работа представляется нѣсколько въ другомъ видѣ. Составленіе плановъ на случай войны со всѣми вѣроятными противниками необходимо для раціональнаго использованія и морской силы. Что-же касается до расквартированія личнаго состава и его мобилизаціи, то для насъ это дѣло сравнительно простое; единственными центрами для этого служатъ военные порты, которыхъ очень немного, да и процентъ призывныхъ у насъ гораздо меньше (стр. 78).

Но за то созданіе, обновленіе и усиленіе флота требуетъ самой напряженной работы. Надо остановиться на извѣстныхъ типахъ кораблей и обдумать ихъ со всѣхъ сторонъ, такъ какъ ихъ измѣнить уже потомъ нельзя. Изъ большихъ броненосцевъ не надѣлать—средняго размѣра, изъ глубоко сидящихъ кораблей—мелкосидящихъ, изъ судовъ съ малымъ раіономъ дѣйствій (запасомъ угля)—съ большимъ, изъ судовъ прибрежной обороны - судовъ мореходныхъ, судовъ быстроходныхъ—изъ тихоходныхъ, наконецъ, кораблей новыхъ—изъ старыхъ. Все это должно быть тщательно обдумано и соображено впередъ, и этотъ вопросъ является однимъ изъ важнѣйшихъ вопросовъ морской стратегіи; рѣшеніе его должно имѣть національную окраску, такъ какъ для каждой страны нуженъ свой особенный флотъ, соотвѣтствующій ея географическому положенію, свойству ея береговъ, политическимъ задачамъ, возможнымъ противникамъ и т. п.

Такимъ образомъ, морская стратегія не только вытекаетъ изъ политики, но еще и тѣсно съ нею переплетается.

Политическая подготовка въ томъ и состоитъ, что, имѣя въ виду ясно сознанную политическую цѣль и ея противниковъ, заключаются соотвѣтствующіе союзы, распространяется свое политическое вліяніе на ту или другую область другихъ государствъ, занимаются стратегическіе пункты, могущіе служить впослѣдствіи базами и т. п.

Отсюда вытекаетъ организація всей военной системы государства и та роль, которая въ этой системѣ должна быть отведена флоту; т. е. должно быть сознано, *какія* изъ назначенныхъ цѣлей могутъ быть достигнуты флотомъ. Затѣмъ надо обдумать—*какъ*, т. е. какимъ путемъ флотъ можетъ этого достигнуть, и тогда станетъ ясно—*какой* надо имѣть флотъ.

4. Стратегическое значеніе дѣйствій флота противъ береговыхъ укрѣпленій.

Таковы особенности подготовки къ войнѣ на морѣ. Когда-же война началась, то главныя операціи флота состоятъ въ овладѣніи моремъ; для чего единственное средство—разбить непрія-

тельскій флотъ, или по крайней мѣрѣ надежно запереть его въ портахъ. Иначе говоря, главный объектъ для дѣйствій флота—это непріятельская морская сила.

Но, если дѣло происходитъ у непріятельскихъ береговъ, является еще объектъ для дѣйствій—береговыя укрѣпленія. Спрашивается, какую роль играютъ эти дѣйствія въ морской войнѣ?

Мимо береговыхъ укрѣпленій можно прорываться или можно ихъ атаковать.

Прорывъ.

Цѣли, съ которыми предпринимается прорывъ, могутъ быть различныя. Можно прорваться черезъ укрѣпленный проливъ, чтобы войти въ закрытое море и дѣйствовать тамъ противъ непріятельской морской силы, или завладѣть важнымъ прибрежнымъ пунктомъ; можно прорваться въ рѣку, чтобы завладѣть ея теченіемъ и содѣйствовать на ней сухопутнымъ войскамъ; можно, наконецъ, прорваться въ военный портъ, чтобы его разрушить или уничтожить находящуюся тамъ непріятельскую эскадру.

Такимъ образомъ, прорывъ во всѣхъ случаяхъ является операціей лишь предварительной, служащей для достиженія какой нибудь послѣдующей важной цѣли. При прорывѣ необходимо беречь свои силы для дѣйствія противъ непосредственнаго противника—непріятельской морской силы. Вообще, на прорывъ надо рѣшаться только тогда, когда имѣются на то серьезныя причины. Какъ-бы не прошелъ онъ благополучно, все-же эскадра будетъ порядочно ослаблена, многія суда потребуютъ болѣе или менѣе значительныхъ исправленій, часть снарядовъ будетъ израсходована, и, если еще не разбитъ непріятельскій флотъ, то для предстоящаго съ нимъ боя прорвавшійся флотъ значительно себя ослабитъ.

Напр., если весь непріятельскій флотъ находится на рейдѣ, особенно еще не готовый къ выходу въ море, въ періодъ мобилизаціи,—есть выгода туда ворваться, чтобы его уничтожить. Но, если его тамъ нѣтъ, то ворвавшись на рейдъ и разгромивъ даже портъ, все таки придется оттуда уйти, если одновременно не произведена атака десантомъ со стороны суши; по выходѣ придется имѣть дѣло съ непріятельскимъ флотомъ совершенно свѣжимъ, и, если онъ насъ разобьетъ, то въ общемъ, не смотря на удачный прорывъ, дѣло наше будетъ проиграно.

Такимъ образомъ, надо думать, что прорывъ въ военный портъ является цѣлесообразнымъ лишь тогда, когда въ началѣ войны тамъ можно захватить неготовую эскадру, или лишь послѣ того, какъ мы, разбивши непріятельскій флотъ, овладѣли моремъ и желаемъ довершить разгромъ этого флота, скрывшагося въ порту, или желаемъ завладѣть портомъ съ помощью десанта.

Атака. Что-же касается до атаки береговыхъ укрѣпленій, то это—операція еще болѣе предварительная: она служитъ подготовкой (стр. 144) или къ прорыву, или къ бомбардировкѣ.

Бомбардированіе (стр. 143). Относительно послѣдней является вопросъ: слѣдуетъ-ли, не владѣя еще моремъ, прибѣгать къ бомбардировкамъ?

Надо думать, что едва-ли это окажется выгоднымъ. Если мы будемъ бомбардировать беззащитный портъ, мы все таки ослабимъ себя тѣмъ, что израсходуемъ большое количество снарядовъ: если портъ защищенъ, несомнѣнно будутъ у насъ болѣе или менѣе значительныя потери. Ослаблять-же себя, пока мы не завладѣли моремъ, ни въ какомъ случаѣ не слѣдуетъ. Бомбардировка—это операція во-первыхъ второстепенная, а во-вторыхъ часто и сомнительная: для того, чтобы она была дѣйствительна, необходимо израсходовать такую массу снарядовъ, что эскадра окажется совершенно обезсиленной. Отдѣльныя быстроходныя суда могутъ быть посылаемы для бомбардировки, чтобы произвести панику въ прибрежномъ населеніи, если это почему-либо считается необходимымъ; но боевой эскадрѣ, пока она не сразилась съ непріятельской морской силой, на это рѣшаться не слѣдуетъ. Притомъ, эти спѣшныя бомбардировки съ малымъ количествомъ израсходованныхъ на нихъ снарядовъ, мало дѣйствительны и тѣмъ болѣе не могутъ оказать никакого вліянія на ходъ главныхъ операцій; а вмѣстѣ съ тѣмъ они вызовутъ тяжкую прибавку къ контрибуціи въ случаѣ проигрыша кампаніи. Напр., во время франко-прусской войны, французскіе адмиралы, командовавшіе эскадрой, блокировавшей германское побережье, поступали вполнѣ логично, не прибѣгая къ бомбардировкамъ беззащитныхъ прибрежныхъ городовъ, хотя они и владѣли моремъ, такъ какъ въ это время половина Франціи уже находилась въ рукахъ нѣмцевъ, которые могли на это отвѣтить жестокими репрессаліями; а кромѣ того, это только увеличило бы контрибуцію, такъ какъ неудачный для французовъ исходъ кампаніи уже былъ очевиденъ. Если-бы германцы въ то время имѣли сильный флотъ и владѣли моремъ, они могли-бы бомбардировками понудить уже побѣжденную, но не уступающую Францію къ принятію самыхъ тяжелыхъ условій мира. Кстати здѣсь будетъ замѣтить, что въ этомъ случаѣ кампанія была бы значительно короче, такъ какъ упорство сопротивленія французовъ послѣ тяжкихъ пораженій, понесенныхъ ея арміями, въ значительной степени вызывалось свободой морскихъ сообщеній. Вспомнимъ еще, что именно раззореніемъ шведскихъ береговъ Петръ Великій принудилъ Швецію къ принятію условій Ништадтскаго мира.

Такимъ образомъ, еще разъ повторяю,мѣсто бомбардировокъ — въ концѣ кампаніи, когда силы непріятеля уже надломлены, когда надо только дальнѣйшими ударами побудить его къ миру. Въ этотъ періодъ можетъ быть предпринята дѣйствительная бомбардировка,— методичная, безъ спѣшки, съ особымъ на этотъ случай запасомъ снарядовъ на транспортахъ, и тогда и результаты и вліяніе ея могутъ быть значительны.

Итакъ, всякое дѣйствіе противъ береговыхъ укрѣпленій—всегда операція предварительная, служащая лишь для того, чтобы добраться до непріятельскаго флота, или—если онъ уничтоженъ— до портовъ и коммерческихъ городовъ, съ цѣлью репрессаліи.

Собственно, всякая война, которую ведетъ государство, обладающее и флотомъ, есть смѣшанная операція, такъ какъ обѣ отрасли военной силы помогаютъ другъ другу въ достиженіи общей цѣли, хотя бы онѣ и были отдѣлены большими пространствами другъ отъ друга.

Флотъ и армія ближе соприкасаются другъ съ другомъ:

1) при перевозкѣ и высадкѣ десанта;

2) при оборонѣ береговъ;

3) въ томъ случаѣ, когда раіоны, въ которыхъ оперируютъ арміи, упираются въ море;

4) при рѣчныхъ операціяхъ.

5. Роль флота при перевозкѣ десанта [1]).

Въ первомъ случаѣ, т. е. при перевозкѣ десанта, роль флота совершенно ясна. Онъ или самъ служитъ перевозочнымъ средствомъ, или конвоируетъ транспорты съ войсками, и подъ прикрытіемъ его огня производится самая высадка или обратная посадка десанта въ случаѣ неудачи. Исторія намъ говоритъ, что такія предпріятія надо признать авантюрами, если раньше флотъ не заручился достаточно надежнымъ владѣніемъ моремъ, и, что не слѣдуетъ загромождать военные корабли войсками, если предвидится возможность морскаго боя. На кораблѣ и такъ много народа, все мѣсто строго распредѣлено, надежно укрыть лишнихъ людей невозможно, и неизбѣжныя большія потери, которыя они будутъ нести, ни на іоту не увеличивая силы корабля, будутъ лишь способствовать паденію духа экипажа, при видѣ массы раненныхъ и убитыхъ.

[1]) Подробныя указанія о перевозкѣ войскъ моремъ помѣщены въ приложеніи I.

6. Роль флота при оборонѣ береговъ.

Посмотримъ теперь, какова относительная роль морской и сухопутной силы при оборонѣ береговъ?

Крѣпости не могутъ защитить берега.

Можно-ли, напр., защитить берега однѣми приморскими крѣпостями? Очевидно нѣтъ, такъ какъ крѣпости прежде всего неподвижны и вмѣстѣ съ тѣмъ малочисленны: никакое государство не въ состояніи сколько укрѣпить всѣ мало-мальски важные пункты своего побережья. Такимъ образомъ, крѣпости могутъ защитить нѣкоторые наиболѣе важные пункты, но не берега. Поэтому, необходимы еще расположенныя вдоль побережья войска. Это сила уже подвижная, но все таки, сравнительно съ флотомъ, подвижность ихъ ничтожна. Притомъ они могутъ, хотя и съ большимъ трудомъ, помѣшать лишь десанту; противъ же самаго флота они совершенно безсильны и ничего не могутъ предпринять, чтобы помѣшать какимъ либо его передвиженіямъ и раззоренію побережья посредствомъ бомбардировокъ.

Главный элементъ обороны береговъ—это флотъ.

Единственная раціональная защита береговъ — это сильный флотъ, и на него слѣдуетъ возлагать, въ этомъ случаѣ, главную надежду, а отнюдь не на крѣпости или войска. Если флотъ вполнѣ подготовленъ къ своей задачѣ, никакія другія силы не потребуются для обороны береговъ; если же флотъ для этого неподготовленъ, то никакія другія силы не могутъ помѣшать разгрому побережья.

Крѣпости существуютъ только для нуждъ флота.

Приморскія же крѣпости служатъ лишь вспомогательнымъ элементомъ при защитѣ береговъ. Весь смыслъ ихъ существованія заключается лишь въ томъ, чтобы дать убѣжище разбитому или временно обезсиленному флоту и защищать учрежденія, служащія для его снабженія и исправленія.

Оборона береговъ цѣликомъ должна находиться въ рукахъ морскаго вѣдомства.

Принципъ единства власти требуетъ, чтобы на извѣстномъ морскомъ театрѣ войны какъ флотъ, такъ и всѣ морскія крѣпости находились въ непосредственномъ подчиненія у одного лица, управляющаго дѣйствіями флота, т. е. у морскаго офицера. Затѣмъ, такъ какъ приморскія крѣпости дѣйствуютъ исключительно противъ флота, и сопоставляя это съ ихъ подчиненною флоту ролью при защитѣ береговъ, очевидно, что руководить ими долженъ личный составъ, основательно знакомый со средствами флота, понимающій каждое его движеніе и способный сознательно распоряжаться небольшими частями флота, отданными временно въ распоряженіе крѣпости или дѣйствующими съ ней совмѣстно. Однимъ словомъ, здравый смыслъ требуетъ, чтобы всякая мор-

ская крѣпость комплектовалась морскими командами (стр. 116) и чтобы пассивная защита побережья (крѣпости) не была отдѣлена отъ защиты главнѣйшей—активной (флота), т. е. чтобы вся защита береговъ была сосредоточена въ рукахъ морскаго вѣдомства. Любопытно, что въ Германіи передача защиты береговъ флоту, о чемъ я имѣлъ уже случай говорить (стр. 117), состоялась не по настоянію флота, не изъ стремленія морскаго вѣдомства расширить сферу своего вѣдѣнія, а по настоянію сухопутныхъ военныхъ, съ фельдмаршаломъ Мольтке во главѣ [1]).

Нуженъ-ли крѣпостной флотъ.

Имѣется, однако, и другое теченіе мыслей по этому вопросу. Говорятъ такъ: въ каждой крѣпости постоянно должна быть вполнѣ ей принадлежащая часть флота,—это придастъ ей бо́льшую силу. Такое требованіе, однако, невольно наводитъ на мысль, что приморскія крѣпости не достаточно удовлетворительны, что и оправдывается на самомъ дѣлѣ (стр. 116). Дѣйствительно, естественныя преимущества крѣпости передъ флотомъ на столько существенны (стр. 122), что разъ крѣпость оборудована надлежащимъ образомъ, флотъ ею завладѣть безъ помощи десанта не можетъ; а маленькіе отряды крѣпостнаго флота помѣшать десанту не будутъ въ состояніи, такъ какъ, конечно, противникъ позаботится о томъ, чтобы прикрыть высадку значительными морскими силами.

Существованіе крѣпостнаго флота не можетъ быть оправдано ничѣмъ.

Между тѣмъ, этимъ распредѣленіемъ флота по крѣпостямъ собственно главный элементъ обороны береговъ—морская сила будетъ почти сведена къ нулю, такъ какъ будетъ лишена одного изъ главныхъ своихъ качествъ — подвижности. Какъ-бы не была она слаба, но будучи собрана вмѣстѣ, находясь въ распоряженіи одного лица, она несравненно лучше поможетъ каждой крѣпости въ отдѣльности, и именно той, которая наболѣе въ этой помощи нуждается. Едва-ли противникъ атакуетъ всѣ крѣпости, а если онъ это сдѣлаетъ, для насъ это будетъ прямая выгода, такъ какъ значитъ онъ навѣрно нигдѣ не будетъ имѣть серьезнаго успѣха и разбросаетъ свои силы; тѣмъ болѣе важнымъ факторомъ явится наша морская сила, собранная въ одну компактную массу, могущая тогда даже надѣяться на успѣхъ, нападая на отдѣльныя части противника.

Если же у насъ большая морская сила, то отдѣленіе хотя-бы самой малѣйшей ея части въ постоянный крѣпостной флотъ неразумно, такъ какъ это будетъ все таки раздѣленіе силъ и ослаб-

[1]) „Организація обороны (въ Германіи) настолько совершенна, что вызываетъ постоянную зависть Франціи". В. А. Мошнинъ. Оборона побережья. 1901 г., стр. 537.

леніе главнаго элемента обороны береговъ; главное-же — это совершенно безполезно, такъ какъ, если мы на морѣ сильнѣе противника, то можно поручиться, что крѣпости не увидятъ ни одного непріятельскаго корабля, и ни о какой попыткѣ непріятеля высадить десантъ нечего и думать.

Всѣ соображенія о крѣпостномъ флотѣ могутъ возникать лишь изъ неестественнаго положенія обороны береговъ, раздѣленной между двумя вѣдомствами,—изъ за раздѣленія власти, вмѣсто ея сосредоточенія,—и исторія уже давно произнесла свой приговоръ надъ такимъ порядкомъ вещей, который потому уже почти повсемѣстно и брошенъ.

Это раздѣленіе флота по крѣпостямъ можно уподобить кордонной системѣ въ сухопутной войнѣ, которая существовала очень долго, пока великіе полководцы—сначала Петръ, а затѣмъ Наполеонъ,—не доказали блестящимъ образомъ, что и при оборонѣ,—секретъ успѣха—въ сосредоточеніи силъ, а отнюдь не въ ихъ разбросѣ, которая ведетъ лишь къ пораженію.

Въ головѣ главнокомандующаго на морскомъ театрѣ войны, въ рукахъ котораго будутъ сосредоточены всѣ элементы обороны береговъ, да и вообще въ головѣ морскаго офицера не можетъ зародится идея о крѣпостномъ флотѣ, на столько это противится сущности войны на морѣ.

Идея о крѣпостномъ флотѣ въ особенности распространена у насъ, да оно и понятно при нашей системѣ организаціи обороны береговъ [1]). Здѣсь не мѣсто указывать на то, что говорилось по этому вопросу въ различныхъ комиссіяхъ; остановлюсь только на томъ, что высказываетъ по этому поводу полковникъ Генеральнаго Штаба В. А. Мошнинъ въ своемъ капитальномъ изслѣдованіи „Оборона побережья съ древнѣйшихъ временъ до нашихъ дней“, изданномъ при содѣйствіи Военно-Ученаго Комитета Главнаго Штаба [2]).

Изслѣдованіе полковника В. А. Мошнина „Оборона побережья“.

Авторъ опасается (стр. 204), что „флотъ обороняющаго побережье, при нынѣшней широко развитой колоніальной системѣ, можетъ случайно отсутствовать, и тогда крѣпости грозитъ печальная участь [3]). Собственно говоря, въ терминологіи флотовъ, нѣтъ

---

[1]) Дальнѣйшее обсужденіе вопроса о крѣпостномъ флотѣ не было читано во время сообщеній, и я позволяю себѣ сдѣлать это дополненіе лишь въ виду интереса и важности этого вопроса государственной обороны.

[2]) С.-Петербургъ 1901 г. Курсивы всѣ наши.

[3]) Съ другой стороны Н. П. Михневичъ считаетъ, что „при оборонѣ береговъ необходимо, чтобы каждый портъ былъ въ состояніи держаться противъ непріятеля, совершенно независимо отъ флота, большее или меньшее время, смотря по степени его значенія. Тогда этотъ флотъ будетъ имѣть воз-

названія—*крѣпостной флотъ*, хотя есть флотъ береговой обороны. Мы считаемъ нужнымъ отдѣлить одинъ отъ другаго, такъ какъ сфера дѣйствія втораго, конечно, будетъ нѣсколько уже, чѣмъ перваго. Кромѣ того, полагаемъ нужнымъ употреблять такой терминъ, какъ вполнѣ *обособляющій дѣйствія флота въ крѣпости, дающій ему исключительное, ограниченное значеніе*... Необходимо (стр. 515), чтобы крѣпостные флоты видѣли въ комендантѣ крѣпости то единое лицо, которому они будутъ безпрекословно подчинены въ военное время, и которому они пріучались-бы подчиняться безпрекословно еще за долго до войны... При осадѣ Гибралтара (стр. 205), бомбардированіи Копенгагена и т. п... достаточно выяснилось значеніе активной роли такого крѣпостного флота при оборонѣ крѣпости, а потому распространяться объ этомъ не будемъ... Несомнѣнно лишь одно, что крѣпостной флотъ дѣлаетъ береговую крѣпость и самостоятельной и независимой и недоступной для непріятеля. Отсутствіе такого флота давало всегда отрицательные результаты: достаточно вспомнить бомбардировки Алжира, Сизополя, Инады, с. Жанъ д'Уллоа и т. п. — эти отрицательные примѣры вполнѣ характеризуютъ значеніе крѣпостнаго флота".

Не увлекается-ли почтенный авторъ, приводя эти примѣры, не забываетъ-ли онъ, что всѣхъ примѣрахъ отрицательныхъ, къ которымъ надо прибавить паденіе Гибралтара въ 1704 году, указанныя имъ крѣпости пали не отъ того, что не было у нихъ крѣпостнаго флота, а просто не было никакого флота или онъ былъ въ полномъ упадкѣ; а потому непріятель, неоспоримо владѣя моремъ, былъ безъ борьбы допущенъ къ крѣпости. Что-же касается до неудачи осады Гибралтара, когда имъ уже владѣли англичане, то крѣпостной флотъ тутъ игралъ послѣднюю роль. Теперь уже достовѣрно выяснено [1]), что союзники (французы и испанцы) только потому не завладѣли Гибралтаромъ, что не сосредоточили своихъ усилій на борьбѣ именно съ англійскимъ флотомъ, а разбросали свои силы, отдѣливши между прочимъ значительную ихъ часть для осады этой крѣпости. Именно англійскій океанскій, а не крѣпостной флотъ, періодически (4 раза, не считая прорыва отдѣльныхъ судовъ) приходилъ на помощь Гибралтару въ такіе крити-

можность развить всю свою силу и воспользоваться своею подвижностью безъ всякихъ соображеній о нуждахъ порта; пока послѣдній въ безопасности, онъ можетъ уйти куда угодно. *Флотъ составляетъ лучшую береговую оборону не потому, чтобы онъ безусловно исключалъ необходимость укрѣпленій, а потому, что пораженіе непріятельскаго флота надежнѣе всѣхъ другихъ способовъ обороны*". (Морск. Сб. 1899 г. № 7, библ. стр. 26).

[1]) Мэхэнъ. Вліяніе морской силы на исторію. стр. 461—480 и 616—617.

ческіе моменты, когда онъ совершенно изнемогалъ. Именно этотъ флотъ отвлекалъ силы союзниковъ отъ Гибралтара. При этомъ англичане справедливо не привязывали свой флотъ ни къ одному изъ своихъ укрѣпленныхъ пунктовъ, такъ какъ тогда паденіе ихъ по очереди, начиная съ Гибралтара, было-бы неминуемо. Они понимали, что пока флотъ ихъ свободенъ въ своихъ передвиженіяхъ и въ любомъ пунктѣ можетъ спорить за обладаніе моремъ съ противникомъ, до тѣхъ поръ послѣднему не удастся завладѣть ни однимъ изъ нихъ, и каждый изъ нихъ будетъ во время выученъ.

При Копенгагенѣ въ 1801 году у датчанъ имѣлось нѣкоторое подобіе крѣпостнаго флота. Такъ какъ форты были слишкомъ слабы, чтобы вступить въ борьбу съ англійскимъ флотомъ, датчане разставили на подступахъ къ городу свои старые корабли безъ мачтъ и произошедшій бой былъ собственно бой между двумя эскадрами, стоявшими на якорѣ. Датчане проиграли дѣло именно изъ за того, что ихъ флотъ не былъ способенъ помѣряться съ англійскимъ въ открытомъ морѣ или заставить его купить побѣду столь дорогой цѣной, что онъ былъ-бы безспособенъ предпринять что нибудь дальше. Вотъ тогда Копенгагенъ былъ-бы спасенъ.

Авторъ вообще осуждаетъ дѣйствія флота въ послѣднюю эпоху. „Въ эту эпоху“ говоритъ онъ (стр. 515), „мы наталкиваемся на полное отсутствіе единенія между крѣпостью и флотомъ. Постоянный разладъ, существовавшій между флотомъ и крѣпостями, былъ гибелью для конфедератовъ; въ японо-китайскую войну мы видѣли то-же самое. Словомъ—постоянная рознь, *постоянное преслѣдованіе флотомъ какихъ-то самостоятельныхъ цѣлей*, и только при Ниссѣ мы замѣчаемъ, что флотъ является на помощь береговымъ крѣпостямъ, результаты чего неминуемо сказались — итальянцы потерпѣли полную неудачу. Эта постоянная рознь въ преслѣдованіи цѣлей,... которая красной нитью проходитъ черезъ всю прибрежную войну всѣхъ временъ, доказываетъ, какъ необходимо еще въ мирное время спаять эти два чуждые другъ другу элемента“.

Гибелью для конфедератовъ былъ не разладъ между флотомъ и крѣпостями, а отсутствіе вообще у конфедератовъ сколько нибудь порядочнаго флота; извѣстно, что безъ содѣйствія флота сѣверянамъ не удалось-бы справиться съ южанами. Трудно говорить о вліяніи разлада, когда флотъ конфедератовъ былъ прямо ничтоженъ, какъ по количеству и силѣ судовъ, такъ и по организаціи, такъ какъ морскіе офицеры составляли въ немъ рѣдкое исключеніе. Единственный случай разлада, на который можно указать — при прорывѣ сѣверянъ въ Новый Орлеанъ—не имѣлъ значенія, такъ какъ тѣ суда южанъ, которыя могли имѣть вліяніе на судьбу этого

дня, были неготовы и не были въ состояніи принять участіе въ сраженіи. Въ японо-китайской войнѣ, единственно съ кѣмъ еще приходилось считаться японцамъ, это съ китайскимъ флотомъ, который одинъ до послѣдней крайности защищалъ Вей-ха-Вей. Покинувъ Портъ-Артуръ, китайскій флотъ поступилъ въ данныхъ обстоятельствахъ вполнѣ правильно, такъ какъ этотъ портъ такъ расположенъ, что можетъ быть взятъ съ суши, причемъ флотъ, находящійся на внутреннемъ рейдѣ, не имѣетъ возможности принять участіе въ отраженіи атаки съ сухаго пути. Если-бы китайскій флотъ остался въ Портъ-Артурѣ, онъ былъ-бы взятъ живьемъ при паденіи этой крѣпости. Затѣмъ, перейдя въ Вей-ха-Вей, онъ заставилъ японцевъ предпринять самую трудную для нихъ зимнюю экспедицію для завладѣнія этимъ послѣднимъ портомъ.

Будь у китайцевъ флотъ, способный одолѣть флотъ японцевъ, Китай былъ-бы спасенъ, даже при томъ жалкомъ состояніи, въ которомъ оказалась его армія; а разъ этого не было, ничто уже не могло спасти китайцевъ отъ разгрома.

Обращаясь къ Лиссѣ, надо думать, что авторъ не подразумѣваетъ подъ флотомъ Тегетгофа [1]) крѣпостной флотъ. Лисса только потому и была спасена, что австрійскій флотъ не былъ распредѣленъ по крѣпостямъ, а держался соединенно, готовый напасть на итальянскій флотъ при выходѣ его въ море; или, если ему не удастся его встрѣтить въ морѣ, идти на выручку той крѣпости, которая будетъ имъ атакована. Точно также авторъ забываетъ, что, если Тегетгофъ допустилъ итальянцевъ до Лиссы, если онъ пришелъ туда послѣ нихъ на третій день, впродолженіи которыхъ крѣпость могла пасть, то только изъ за того, что ему не давали возможности преслѣдовать *самостоятельныя* цѣли, ибо онъ былъ подчиненъ сухопутнымъ начальникамъ, которые этихъ самостоятельныхъ цѣлей не понимали [2]).

Но самый разительный примѣръ дурнаго вліянія преобладанія сухопутнаго элемента при оборонѣ береговъ — это выходъ испанской эскадры изъ С. Яго на О-вѣ Куба.

Эскадра адмирала Сервера была несравненно слабѣе американской; она укрылась въ С. Яго и этимъ привлекла туда главныя силы американцевъ, какъ морскія, такъ и сухопутныя, и ее же изъ этого порта, единственное назначеніе котораго состояло въ томъ, чтобы служить для нея убѣжищемъ, выгнали сухопут-

[1]) Адмиралъ, командовавшій австрійскимъ флотомъ при Лиссѣ.

[2]) Организація морской силы 1900 г. Часть I стр. 72—76. Морск. Сб. 1899 г. № 11. Ferd Ritter von Attemayr. Der Krieg Österreichs in der Adria 1866—1896 г. стр. 73—77.

ныя власти подъ тѣмъ предлогомъ... что эскадра питается запасами гарнизона, и безъ того скудными! Иначе говоря, жертвовали флотомъ для спасенія гарнизона, который предназначенъ этотъ самый флотъ защищать! [1])

Подобныя ошибки могли-бы быть избѣгнуты, если-бы оборона побережья была цѣликомъ вручена флоту — главному элементу этой обороны, который долженъ имѣть возможность преслѣдовать присущія ему цѣли и присущими ему способами, получая лишь общія директивы отъ лица, направляющаго общій ходъ военныхъ дѣйствій; крѣпости-же прямо должны быть подчинены флоту, какъ элементъ, который дѣйствительно никакихъ самостоятельныхъ цѣлей преслѣдовать не можетъ, и долженъ только служить цѣлямъ флота.

Что еще въ мирное время необходимо слить эти два чуждые другъ другу элемента, противъ этого никто возражать не будетъ; но противъ способа этого слитія, предлагаемаго полковникомъ Мошнинымъ, т. е. противъ учрежденія особаго крѣпостнаго флота, можно возразить очень много, и гораздо больше говорить за то, чтобы крѣпости перешли въ вѣдѣніе флота.

Обязанности на крѣпостной флотъ возлагаются очень большія, только одного онъ лишается—выхода въ море, и ждетъ противника въ крѣпости: т. е. изъ активнаго элемента превращается въ пассивный, вслѣдствіе чего теряетъ всю свою сущность, всю свою силу.

Государство, которое заведетъ крѣпостной флотъ, лишится настоящей морской силы.

Въ цитируемомъ изслѣдованіи не указана, какова должна быть численность крѣпостнаго флота, и для этого я обращусь къ другому автору [2]); проектируя приморскую крѣпость, вооруженіе которой состоитъ только для морской обороны изъ 481 орудія (для сухопутной обороны предназначается еще 850 орудій), и гарнизонъ которой составляютъ 38.000 человѣкъ съ 32-мя полевыми орудіями, онъ считаетъ необходимымъ имѣть въ ней еще крѣпостной флотъ изъ 9-ти броненосцевъ береговой обороны, 12-ти крейсеровъ и посыльныхъ судовъ и 24-хъ миноносцевъ. „Вотъ эскадра“ говоритъ онъ, „которую долженъ имѣть всегда въ своемъ распоряженіи комендантъ нашей примѣрной крѣпости. Личный составъ такой эскадры будетъ 4000 человѣкъ“.

---

[1]) Отчетъ объ испано-американской войнѣ Генеральнаго Штаба полковника Жилинскаго, стр. 220—221.

Отчетъ капитана 2-го ранга князя Ливена объ американской экспедиціи въ С. Яго де Куба. Морск. Сб. 1899 г. № 5.

[2]) Буйницкій. Объ устройствѣ приморскихъ крѣпостей. Стр. 66—75.

И таковъ долженъ быть составъ крѣпостнаго флота наисильнѣйшей крѣпости, вооруженной новѣйшей артиллеріей. Какой-же нуженъ тогда крѣпостной флотъ для существующихъ крѣпостей, по большей части устарѣвшихъ, чтобы сдѣлать ихъ „и самостоятельными, и независимыми, и недоступными для непріятеля", какъ того требуетъ полковникъ Монинпъ.

Надо думать, что если даже отчасти выполнить эти требованія, даже первоклассныя морскія государства не будутъ въ состояніи имѣть другаго флота, кромѣ крѣпостнаго, а потому мореходный флотъ самъ собою исчезнетъ и некому будетъ и нападать на приморскія крѣпости.

7. Роль флота при совмѣстныхъ его дѣйствіяхъ съ арміей.

Что касается до роли, которую играетъ флотъ, когда районъ, въ которомъ дѣйствуютъ арміи, соприкасается съ моремъ, то сошлюсь на уважаемаго профессора стратегіи, Н. П. Михневича, который говоритъ [1]): „при совмѣстныхъ дѣйствіяхъ арміи и флота на долю послѣдняго выпадаетъ обезпеченіе сообщеній (обезпеченіе операціонной линіи въ смыслѣ пути подвозовъ), и *если флотъ не въ состояніи выполнить это назначеніе, то всѣ побѣды на сушѣ могутъ обратиться въ ничто.* Здѣсь подтверждается афоризмъ Наполеона, что „Le secret de la guerre est dans le secret des communications".

Мнѣніе профессора Н. П. Михневича.

Это важное вліяніе флота на операціи на сухомъ пути далеко не всегда сознаемъ мы, моряки, а тѣмъ менѣе сухопутные военные. Въ этомъ, между прочимъ, лежитъ и одна изъ причинъ слабости флота, такъ какъ морская сила всегда будетъ такова, каковой по значенію она будетъ въ представленіи націи.

Обращусь къ нѣкоторымъ историческимъ примѣрамъ, выясняющимъ значеніе флота при совмѣстныхъ его дѣйствіяхъ съ арміей.

Кампанія 1788 года въ Финскомъ заливѣ.

Въ Іюлѣ 1788 года внезапное объявленіе намъ войны Швеціей застало насъ совершенно врасплохъ: на финляндской границѣ и въ Петербургѣ почти не было войскъ, такъ какъ всѣ наши силы были стянуты на югъ для только что начавшейся войны съ Турціей: Балтійскій флотъ тоже готовился къ походу въ Архипелагъ и самые сильные (стопушечные) его корабли были уже въ Копенгагенѣ. Адмиралъ Грейгъ (начальникъ экспедиціи, снаряжавшейся въ Архипелагъ) былъ еще въ Кронштадтѣ съ 15-ю кораблями, но они были укомплектованы молодыми командами, въ

[1]) Морск. Сб. 1899 г. № 7. Библ. стр. 26. Курсивъ мой.

разсчетѣ на то, что впродолженіи годичнаго плаванія до Архипелага онѣ пріобрѣтутъ необходимую опытность. Между тѣмъ, шведскій флотъ уже около двухъ мѣсяцевъ находился въ морѣ, и время это было употреблено на обученіе командъ. Противъ шведскаго гребнаго шхернаго флота, состоявшаго изъ 120 судовъ, мы могли выставить только 8, т. е., собственно говоря, ничего.

Конечно, мы сейчасъ же начали стягивать всѣ имѣвшіеся подъ рукой войска къ финляндской границѣ, торопясь пополнить ихъ вновь набираемыми рекрутами. Недостатокъ людей былъ такъ великъ, что изъ церковниковъ и праздношатающихся въ столицѣ сформировали два баталіона, а изъ ямщиковъ—казачій полкъ [1]). И все-таки едва едва довели численность нашего отряда до 14 тысячъ человѣкъ, противъ 10 тысячъ отборныхъ шведскихъ войскъ.

Такая была спѣшка, что пѣхоту везли къ границѣ на подводахъ, а шведамъ этого-то и нужно было. Планъ ихъ состоялъ въ слѣдующемъ. Сосредоточенная на финляндской границѣ шведская армія должна была отвлечь туда изъ Петербурга всѣ наши войска,—это и было достигнуто. Флотъ между тѣмъ долженъ былъ завладѣть моремъ, разбивъ нашу эскадру или заблокировавши ее въ Кронштадтѣ, и тогда лучшая и большая часть арміи должна была быть посажена на гребныя суда, высажена на южной сторонѣ залива вблизи Петербурга, и должна была занять лишенную всякой защиты столицу. Планъ былъ превосходный и имѣлъ всѣ шансы на успѣхъ,—но только при условіи владѣнія моремъ, такъ какъ безъ этого нечего было и думать везти войска черезъ заливъ.

Вся надежда была теперь на эскадру Грейга, которая, наскоро собравшись, вышла на встрѣчу непріятелю.

6-го Іюля флоты встрѣтились у острова Гогланда и произошло такъ называемое Гогландское сраженіе. Съ тактической точки зрѣнія, дѣйствія какъ русскихъ, такъ и шведовъ въ этомъ сраженіи заслуживаютъ тяжелыхъ упрековъ, да и было оно крайне вялымъ и нерѣшительнымъ (мы и шведы взяли въ плѣнъ по одному кораблю); но стратегическое его значеніе было громадно, такъ какъ шведы отступили въ Свеаборгъ, а Грейгъ остался въ морѣ и тамъ ихъ вскорѣ заблокировалъ. Такимъ образомъ, за нимъ осталось обладаніе моремъ, и весь столь хорошо задуманный планъ взятія Петербурга вполнѣ рушился.

Поэтому, не смотря на всѣ недостатки этого сраженія въ тактическомъ отношеніи, мы справедливо его считаемъ одною изъ

---

[1]) Ф. Веселаго. Краткая исторія русскаго флота. Выпускъ I, стр. 185.

наиболѣе цѣнныхъ нашихъ побѣдъ и чествуемъ его память, присвоивъ одному изъ нашихъ броненосцевъ имя Святаго, празднуемаго 6 Іюля (Сисой Великій). Въ этомъ году именно флотъ спасъ Петербургъ, и только отъ флота шведовъ зависѣло—овладѣютъ ли они русской столицей или нѣтъ.

Такую же роль сыгралъ русскій флотъ въ Черномъ морѣ, въ 1790 и 1791 годахъ. Только благодаря тому, что адмиралъ Ушаковъ три раза разгромилъ турецкій флотъ при Керчи, при Тендрѣ и при Каліакріи, туркамъ не удалось высадить десанта въ Крыму, для возвращенія котораго они и начали войну съ Россіей. Также разгромъ турецкой эскадры при Синопѣ не позволилъ туркамъ сдѣлать того же на Кавказѣ въ 1853 г. Затѣмъ, я думаю, никто не будетъ возражать противъ того, что если бы въ 1854 году мы обладали сильнымъ и современнымъ флотомъ, намъ не пришлось бы пережить Севастопольской эпопеи.

Кампанія 1790—91 гг. на Черномъ морѣ.

Мы пережили Севастополь главнымъ образомъ благодаря слабости флота.

Громадную роль игралъ флотъ въ войнѣ за нераздѣльность Соединенныхъ Штатовъ, именно изъ за той обстановки, въ которой находились отпавшіе отъ союза южные штаты. Вслѣдствіе почти полнаго отсутствія въ нихъ промышленной и заводской дѣятельности, они могли вести войну только при условіи полученія изъ-за моря всѣхъ военныхъ припасовъ. Затѣмъ, теченіе рѣки Миссисипи дѣлило ихъ на двѣ части, изъ которыхъ восточная, наиболѣе населенная и богатая, производила, главнымъ образомъ, хлопчатую бумагу и сахарный тростникъ, т. е. армію прокормить не могла; для этого служила западная часть, съ ея обширными пастбищами для скота и большими пространствами, засѣянными хлѣбомъ. Вотъ, сѣверяне и рѣшили изолировать восточную часть отдѣлившихся штатовъ, послѣ чего южане неминуемо должны были положить оружіе. Объ эти цѣли могли быть и были достигнуты лишь при помощи флота. Для этого сѣверяне заблокировали все побережье Атлантическаго океана и Мексиканскаго залива и съ помощью рѣчнаго флота завладѣли всѣмъ теченіемъ рѣки Миссисипи; а когда это совершилось, южане, не смотря на очень искусныя и очень часто удачныя дѣйствія ихъ армій, должны были признать себя побѣжденными, будучи задушены морской силой сѣверянъ. Будь у нихъ сильный, или по крайней мѣрѣ хотя приближенно столь же сильный флотъ, какъ у сѣверянъ, дѣло ихъ было бы выиграно.

Война за нераздѣльность Соединенныхъ Штатовъ.

Въ послѣдней японо-китайской войнѣ, въ виду раздѣленія противниковъ моремъ, флотъ очевидно долженъ былъ имѣть громадное вліяніе на ходъ операцій; да такъ оно и было, хотя объ стороны далеко не использовали всего, что могла дать морская сила.

Японо-китайская война.

Въ особенности погрѣшили въ этомъ отношеніи японцы, позволивъ, послѣ сраженія при Ялу, китайскому флоту перейти изъ Портъ-Артура въ Вей-ха-Вей. Въ Портъ-Артурѣ онъ былъ-бы взятъ живьемъ, безъ какихъ либо излишнихъ жертвъ со стороны японцевъ: пребываніе-же его въ Вей-ха-Вей вызвало необходимость въ снаряженіи самой тяжелой для японцевъ экспедиціи, которая легко могла-бы быть избѣгнута, если-бы японскій флотъ не былъ въ это время отвлеченъ отъ главнаго своего назначенія, для преслѣдованія цѣлей болѣе, чѣмъ второстепенныхъ.

Значеніе рѣчнаго флота.

Въ особенности велико *непосредственное* вліяніе на сухопутныя операціи такъ называемаго *рѣчнаго флота*. Напр., извѣстно какъ выгодно, но какъ въ то-же время и трудно, перемѣнить операціонную линію. „Никогда не слѣдуетъ обнажать своей операціонной линіи", говоритъ Наполеонъ [1]), „но умѣнье перемѣнить ее, когда обстоятельства того потребуютъ, составляетъ одинъ изъ самыхъ искусныхъ маневровъ". И вотъ, лучшимъ средствомъ для такого маневра служитъ рѣчной флотъ, если тому благопріятствуетъ расположеніе рѣкъ на театрѣ военныхъ дѣйствій. Прекраснымъ доказательствомъ тому служитъ, ставшій уже классическимъ, примѣръ пятикратной перемѣны базы, впродолженіи одного мѣсяца, Грантомъ на Виргинскомъ театрѣ войны въ 1864 году [2]).

Рѣчной флотъ на Виргинскомъ театрѣ войны въ 1864 г.

Именно, благодаря этому маневру, выполненному при содѣйствіи рѣчнаго флота, Грантъ, потерпѣвъ цѣлый рядъ неудачъ въ сраженіяхъ на сухомъ пути, достигъ поставленной имъ себѣ цѣли.

Мнѣніе Гранта о роли рѣчнаго флота во время военныхъ дѣйствій въ бассейнѣ рѣки Миссисипи.

Очень опредѣленно выразился тотъ-же генералъ Грантъ о роли рѣчнаго флота во время кампаніи въ бассейнѣ рѣки Миссисипи въ 1862 -1863 годахъ.

„Флотъ во время этой кампаніи", выразился Грантъ, „далъ все, что онъ только могъ намъ дать. Безъ его помощи кампанія эта не могла-бы быть ведена *удовлетворительно* даже при *двойной численности арміи*. Такихъ-же результатовъ, какихъ мы достигли, нельзя было-бы добиться безъ участія флота, какъ бы не была многочисленна наша армія".

Суданская экспедиція Китченера 1898 г. только и могла быть выполнена благодаря тому что англичане имѣли на Нилѣ флотилію канонерскихъ лодокъ (стр. 73).

Наша исторія полна блестящими дѣяніями рѣчныхъ флотилій въ Финляндскихъ шхерахъ, въ устьѣ Днѣпра и на Дунаѣ, гдѣ онѣ оказывали могущественную помощь нашей арміи, нисколько не меньшую, но лишь меньше прославленную, нежели дѣянія

Рѣчной флотъ въ русской военной исторіи.

[1]) Взято изъ курса стратегіи Н. И. Михневича. Часть I. стр. 82.

[2]) Тамъ-же стр. 82—84.

рѣчнаго флота сѣверянъ. Даже ничтожная, имировизированная во время послѣднихъ китайскихъ событій, рѣчная флотилія на Амурѣ принесла не мало пользы.

Отзывъ генерала Гродекова о рѣчной флотиліи на Амурѣ.

„Не нахожу слова благодарности доблестной службѣ пароходовъ министерства путей сообщенія“, телеграфируетъ 20-го Іюля 1900 года изъ Хабаровска генералъ Гродековъ министру путей сообщенія [1])... Одно появленіе „Селенги“ заставляло нерѣдко китайцевъ бѣжать изъ ложементовъ; неоцѣнимому содѣйствію „Селенги“ обязаны также тѣмъ, что зажгли Айгунъ... Когда оказался недостатокъ снарядовъ въ артиллеріи Благовѣщенскаго гарнизона, изъ Хабаровска былъ посланъ со снарядами пароходъ „Сунгари“. Порученіе это „Сунгари“ выполнилъ блистательно и съ полной отвагой прорвался черезъ линію айгунскихъ укрѣпленій подъ орудійнымъ огнемъ и доставилъ снаряды по назначенію, чѣмъ оказалъ весьма важную услугу для обороны Благовѣщенска. Вооруженные пароходы „Газимуръ“, „Амазаръ“ и „Хилковъ“ несутъ службу при отрядѣ, поднимающемся по Сунгари къ Харбину, причемъ „Газимуръ“ и „Амазаръ“ находятся при колоннѣ безсмѣнными развѣдчиками въ пути и часовыми на отдыхѣ и неоднократно принимали участіе въ перестрѣлкахъ... По долгу службы свидѣтельствую объ отличной, беззавѣтной службѣ чиновъ министерства путей сообщенія на Амурѣ; *имъ въ значительной степени мы обязаны достигнутыми въ такой небольшой промежутокъ времени успѣхами*“.

Надо ожидать появленія на Нѣманѣ и Вислѣ Германскаго рѣчнаго флота.

Мнѣ хотѣлось-бы въ особенности ярко выдѣлить громадное значеніе при совмѣстныхъ дѣйствіяхъ именно рѣчныхъ флотилій, такъ какъ существуютъ указанія, что именно такого взгляда держатся на нихъ наши западные сосѣди; и кто знаетъ, не появятся-ли съ объявленіемъ войны германскія рѣчныя флотиліи на Вислѣ и Нѣманѣ, заготовленныя пока въ разобранномъ видѣ въ устьяхъ этихъ рѣкъ и въ другихъ прибрежныхъ пунктахъ. Готовы-ли къ этому мы, и что станется съ нашими планами кампаній, если это окажется для насъ сюрпризомъ?

Заканчивая вопросъ о роли флота въ различныхъ военныхъ операціяхъ, замѣчу, что всѣ приведенные выше примѣры, которыхъ можно набрать великое множество, должны привести насъ къ тому, чтобы обоснованно и съ гордостью сознавать великое значеніе морской силы и для такого государства, какъ Россія.

---

[1]) Газета „Новое Время“ отъ 22 Іюня 1900 года. Курсивъ мой.

II. Элементы морскаго могущества. Морское могущество Англіи.

Если мы согласимся въ томъ, что значеніе морской силы очень большое, что вліяніе ея на различныя военныя операціи очень велико, а иногда можетъ быть и рѣшающимъ, интересно составить себѣ представленіе о томъ, какая почва нужна для того, чтобы морская сила процвѣтала; только *создать* морскую силу, т. е. построить корабли, поставить на эти корабли пушки и посадить на нихъ людей, — этого еще мало, — это будетъ растеніе безъ корней, прямо воткнутое въ землю и обреченное на быстрое увяданіе. Надо съ особеннымъ вниманіемъ и любовью отнестись именно къ корнямъ, позаботиться объ ихъ укрѣпленіи и тогда растеніе получитъ жизненность и силу.

Въ чемъ-же состоятъ эти элементы — эти корни морскаго могущества? Сознательное представленіе о нихъ особенно важно для всякаго, который можетъ имѣть большое или малое, прямое или косвенное вліяніе на организацію морской силы, на рѣшеніе вопроса о размѣрѣ средствъ, ассигнуемыхъ на эту силу, о распредѣленіи этихъ средствъ и т. п.

Для того, чтобы выяснить эти элементы, мнѣ кажется лучшее средство—дать очеркъ развитія морскаго могущества Англіи.

1. Политика. Первымъ такимъ элементомъ является политика государства, а потому посмотримъ, какимъ образомъ политика Англіи способствовала развитію и процвѣтанію ея морской силы.

Толкнули Англію къ морю прежде всего ея географическія условія. Островное положеніе и бѣдность почвы заставили населеніе обратить вниманіе на эксплоатацію морскихъ богатствъ— на рыбную ловлю и пиратство. Случилось такъ, что англичане, главнымъ образомъ изъ за нелѣпаго желанія своего имѣть владѣнія на материкѣ (что втянуло ихъ въ безконечную войну съ французами), опоздали въ открытіяхъ новыхъ земель, а потому и въ обладаніяхъ богатыми колоніями; также не успѣли они захватить въ свои руки очень выгодную перевозку колоніальныхъ произведеній въ Европу. Богатыя колоніи оказались подѣленными между испанцами и португальцами, а перевозка грузовъ—въ рукахъ голландцевъ. Между тѣмъ, поползновенія на владѣнія на материкѣ потерпѣли неудачу, и положеніе Англіи было не изъ завидныхъ.

Въ это время (царствованіе Елизаветы) въ сознаніи англійскихъ государственныхъ людей зарождается и развивается мысль,

что единственный путь къ богатству и могуществу, открытый для Англіи, это эксплоатація внѣевропейскихъ странъ и захватъ въ свои руки морской перевозки товаровъ. Найти эти страны было легко, — еще много было незанятыхъ европейцами земель; но надо было считаться съ недоброжелательствомъ остальныхъ европейцевъ, заручившихся уже колоніями и взиравшихъ съ тревогой на новаго конкуррента. Слѣдовательно, прежде чѣмъ предпринять что нибудь серіозное въ этой области, надо было заручиться морской военной силой.

Практиковалась эта морская сила просто на пиратствѣ: англичане въ мирное время безъ стѣсненія нападали на обширныя испанскія колоніи и испанскіе коммерческіе корабли, и здѣсь и создался личный составъ ихъ перваго военнаго флота. Такой образъ дѣйствій съ ихъ стороны былъ одной изъ причинъ, вызвавшихъ посылку непобѣдимой Армады, въ борьбѣ съ которой англійскій флотъ первый разъ серьезно испробовалъ свои силы и вмѣстѣ съ тѣмъ пріобрѣлъ ореолъ спасителя отечества.

Но этотъ флотъ еще былъ непрочень, еще былъ лишенъ настоящей жизненной силы, не опираясь на обширный коммерческій флотъ, который служилъ-бы ему неисчерпаемыми ресурсами. Также нуженъ былъ коммерческій флотъ, чтобы эксплоатировать колоніи и принять участіе въ перевозкѣ грузовъ; однако, очень трудно было ему опериться при могущественной конкурренціи голландскаго флота, не знавшаго себѣ въ то время соперника. Опираясь на достаточную уже военную морскую силу, первый рѣшительный шагъ въ этомъ направленіи былъ сдѣланъ Лордомъ Протекторомъ Кромвелемъ. Объявленный имъ навигаціонный актъ разрѣшалъ привозить въ Англію иностраннымъ судамъ только произведенія своихъ странъ, всѣ-же остальные товары могли привозить только суда подъ англійскимъ флагомъ. Это былъ жестокій ударъ для Голландіи, которая ничего не производила сама, все богатство которой зиждилось на морской перевозкѣ чужихъ произведеній, и она объявила Англіи войну. Три войны Англіи съ Голландіей слѣдовали одна за другой и англичане вышли изъ этой жестокой борьбы побѣдителями.

Сущность политики Англіи.

Съ этого времени въ Англіи окончательно вырабатывается и устанавливается политика, которой она держится и до сихъ поръ. Основа этой политики — захватъ міровой торговли и расширеніе своихъ колоній. Средство для этого—развитіе коммерческаго флота и господство на моряхъ, и въ этихъ цѣляхъ—ослабленіе и уничтоженіе всякой чужой морской силы, пользуясь для этого всякимъ подходящимъ случаемъ и предлогомъ; для развитія-же своей мор-

ской силы, для того, чтобы приспособить ее для защиты главныхъ торговыхъ путей — разумно обдуманная система станцій-базъ, раскинутыхъ по всему земному шару.

Причина успѣха англичанъ въ развитіи ихъ морскаго могущества.

Намѣтить такія цѣли было не трудно, — на столько онѣ логичны и просты. Секретъ успѣха англичанъ заключается не въ выборѣ правильныхъ цѣлей и средствъ, а въ *устойчивости* и *упорствѣ*, съ которыми преслѣдовались эти цѣли и примѣнялись эти средства.

Это-же являлось слѣдствіемъ того, что такая морская политика была дѣломъ не какихъ-либо государей или государственныхъ людей. Они мѣняются и, какъ отдѣльные люди, имѣютъ самыя различныя убѣжденія. Вылившалась-же эта политика изъ сознанія цѣлаго народа,—и представители народа въ парламентѣ, государственные люди и государи лишь облекали это народное стремленіе въ конкретную форму: числа кораблей, тѣхъ или другихъ станцій, тѣхъ или другихъ захватовъ, пользуясь благопріятно сложившейся международной обстановкой. Вслѣдствіе очень ранняго установленія парламентской формы правленія, государственные дѣятели и государи должны были слѣдовать національному теченію даже и помимо своей воли.

Устойчивость-же взглядовъ, устойчивость учрежденій—существенно необходимы именно для флота: по сложности своего устройства, по особой обстановкѣ, въ которой онъ находится, флотъ, въ особенности, не терпитъ безпрерывныхъ ломокъ, внезапныхъ перемѣнъ, болѣе или менѣе долгихъ, хотя-бы и временныхъ пренебреженій.

Морская исторія Англіи тѣмъ замѣчательна, что ее можно написать почти совершенно внѣ зависимости отъ тѣхъ лицъ, которые правили государствомъ, можно даже о нихъ почти не упоминать.

Мнѣ пришлось работать по исторіи флотовъ и я испыталъ это на себѣ. Съ англійскимъ флотомъ дѣло шло легко; періоды, имъ переживаемые, развивались одинъ изъ другаго вполнѣ логично... Съ остальными-же государствами, какъ ни старался я держаться того-же порядка, — не могъ. Пришлось жизнь флота разбить также на періоды, но періоды эти нераздѣльно связывались съ правленіемъ и именемъ того или другого государя или государственнаго дѣятеля и почти никогда не имѣли вида извѣстной законченности. Поэтому и оказывалась морская сила въ остальныхъ государствахъ столь непрочной, всегда слишкомъ юной, всегда только въ періодѣ развитія, безъ достиженія зрѣлаго возраста и полнаго расцвѣта.

Англичанинъ—объ англійской политикѣ.

Очень откровенно и ясно выразился о сущности политики Англіи одинъ изъ современныхъ англійскихъ писателей [1]). „Ни одно государство", говоритъ онъ, „не выказывало такой настойчивости въ преслѣдованіи разъ поставленной цѣли. Союзники отпадали, разъ они считали, что временные ихъ интересы требовали мира или перехода на сторону противника. Англія-же твердо стояла за то дѣло, изъ-за котораго ей приходилось взяться за оружіе. *Въ этой удивительной настойчивости не было однако и слѣда погони за какими либо отвлеченными идеалами.* Пресловутое политическое равновѣсіе являлось не болѣе, какъ предлогомъ для дѣйствій, и слова служили лишь къ тому, къ чему вообще слова и могутъ только служить; а просто въ это время Англія вступила на путь колоніальнаго расширенія, и въ этомъ и лежали всѣ дѣйствительныя причины ея дѣйствій, какими-бы мотивами они не оправдывались. Велъ-ли Мальбругъ свою армію къ побѣдѣ во Фландріи, или пробивался-ли Веллингтонъ при Torres Vedras, — однимъ словомъ, *каковы-бы не были видимыя наши дѣйствія, настоящая цѣль была уничтоженіе нашихъ противниковъ на морѣ.* Именно поэтому нашими главными врагами поочередно являлись Голландія, Испанія и Франція (морскія государства), а *случайными* союзниками—Пруссія, Австрія и Россія".

Началась эта политика съ Елизаветы и продолжается она и сейчасъ. Всѣ средства хороши, вплоть до разбойническаго набѣга Джемсона, когда дѣло идетъ о созданіи новаго торговаго пути, пересѣкающаго всю Африку, и о монополизированіи въ своихъ рукахъ міровой добычи золота. А какъ они прикрываютъ свои дѣйствительныя цѣли красивыми словами, яркій тому примѣръ—переговоры передъ войной съ Трансваалемъ и отвѣтъ Салисбюри президенту Крюгеру на его предложеніе о мирѣ.

Да, англичане кажется никогда не имѣли въ своей исторіи періода сантиментализма и спасенія чужихъ троновъ, и справедливо этимъ гордятся. Политика ихъ была всегда національная, и какъ теперь, такъ и всегда, она—не дѣло какого либо отдѣльнаго человѣка, а продуктъ яснаго сознанія цѣлаго народа.

2. Военный флотъ.

Слѣдующій элементъ морскаго могущества—это военный флотъ. Англія ревниво заботится о томъ чтобы имѣть флотъ болѣе сильный, нежели соединенный флотъ любыхъ двухъ морскихъ державъ, причемъ они создали столь благопріятную обстановку для его процвѣтанія (Консп. Прилож. № 1, стр. 15), что, и при рав-

[1]) Lieut. Col. Sir George Clarke and James K. Thursfield „The Navy and the Nation or naval Warfare and Imperial Defence". 1897 г.

ной численности, англійскій флотъ является гораздо болѣе сильнымъ, нежели его соперники.

Англійскія эскадры однотипны.

Вопервыхъ, благодаря обширному бюджету и громаднымъ кораблестроительнымъ средствамъ, англичане могутъ строить у себя дома большое количество судовъ сразу. Этимъ достигается *однотипность* ихъ эскадръ. Государства, строящія свои суда на иностранныхъ различныхъ верфяхъ, не могутъ освободиться отъ вліянія на типы судовъ иностранныхъ заводчиковъ; обладающія-же малымъ бюджетомъ строятъ свои корабли поочереди и не удерживаются отъ различныхъ перемѣнъ, которыя имѣютъ послѣдствіемъ разнокалиберность судовъ въ эскадрѣ, что сильно понижаетъ ихъ боевое достоинство. Подготовка личнаго состава значительно облегчена тѣмъ, что большое количество населенія Англіи занимается мореплаваніемъ и морскими промыслами.

Промежуточныя базы для англійскаго флота.

Затѣмъ, англійскій флотъ опирается на большое количество превосходно оборудованныхъ адмиралтействъ, доковъ, угольныхъ станцій и подводныхъ телеграфныхъ кабелей, покрывающихъ правильной сѣтью весь земной шаръ. Достаточно только взглянуть на приложенную (послѣ чертежей) карту, чтобы убѣдиться, что англійскія станціи (промежуточныя базы) расположены на всѣхъ главныхъ торговыхъ путяхъ; притомъ, не только бывшихъ (кругомъ мыса Доброй Надежды), и настоящихъ (черезъ Суэцкій каналъ), но и будущихъ, напр. черезъ Панамскій перешеекъ. Одна изъ причинъ, почему американцы поспѣшили начать войну съ Испаніей, заключалось въ томъ, что существовали довольно ясныя указанія на желаніе Англіи утвердиться на Кубѣ и Порторико, чтобы заручиться станціями на пути къ будущему Панамскому каналу. Ту-же цѣль имѣлъ и извѣстный конфликтъ Англіи съ Венецуэлой, за которую заступились тогда Соединенные Штаты.

Если-бы напр. Англія запретила нашимъ военнымъ судамъ грузиться углемъ на своихъ станціяхъ, мы оказались-бы въ большомъ затрудненіи, при посылкѣ ихъ къ нашимъ берегамъ Тихаго Океана. И такіе случаи бывали не разъ. Прямаго запрещенія конечно не было, но оказывалось, что никто намъ не продавалъ угля, или продавалъ его по двойной или тройной цѣнѣ [1]).

---

[1]) По поводу послѣднихъ событій въ Китаѣ „St. James Gazette“ говоритъ: „всѣ державы зависятъ отъ доброй воли Англіи, что касается снабженія ихъ судовъ каменнымъ углемъ на пути въ Китай. Англія можетъ отдать приказъ своимъ угольнымъ станціямъ не отпускать угля ни одному иностранному военному судну. Такимъ образомъ она можетъ разстроить всѣ чужіе планы въ дальнихъ водахъ“ (Газета „Новое Время“ отъ 31-го Іюля 1900 года).

Точно также около 70% всѣхъ подводныхъ телеграфныхъ кабелей принадлежитъ англичанамъ, и это дастъ имъ громадное преимущество въ военное время. Подводные кабели.

Третій элементъ морскаго могущества — это морская торговля и коммерческій флотъ; и дѣйствительно, въ Англіи они являются могущественными ресурсами военнаго флота, которому они даютъ: 3. Морская торговля и коммерческій флотъ.

1) Контингентъ хорошихъ моряковъ, которые требуютъ сравнительно гораздо меньшаго времени, чтобы обратить ихъ въ военныхъ.

2) Массу вспомогательныхъ крейсеровъ (стр. 78).

3) Большое количество кораблестроительныхъ верфей съ усовершенствованной, благодаря постоянной дѣятельности, системой постройки. Англійскіе корабли строятся и дешевле, и гораздо скорѣе, чѣмъ гдѣ либо.

4) Кромѣ правительственныхъ складовъ угля имѣется масса складовъ для безчисленныхъ торговыхъ судовъ. Кромѣ того, уголь отъ долгаго лежанія теряетъ въ своихъ качествахъ, а торговыя суда позволяютъ все время освѣжать и правительственные склады.

5) Сѣть надежныхъ агентовъ, въ видѣ англійскихъ купцовъ, разсѣянныхъ по всему міру.

Около половины торговаго флота всего міра принадлежитъ англичанамъ (Конен. прил. № 2, стр. 16—17). Въ особенности велика ея доля въ паровомъ флотѣ, наиболѣе важномъ. Кромѣ того они обладаютъ судами сравнительно бо́льшаго водоизмѣщенія, нежели другія государства, и англичанамъ-же принадлежатъ въ подавляющемъ количествѣ пароходы, обладающіе наибо́льшей скоростью. Англичанамъ принадлежитъ около половины торговаго флота всего міра.

Именно благодаря громадному торговому флоту, англичане стали главными перевозчиками товаровъ всего міра, и весь міръ платитъ имъ за это громадныя суммы.

Кто настойчиво слѣдуетъ примѣру Англіи, и кто дѣйствительно, надо думать, создастъ *прочную* морскую силу—это Германія. Конечно, ей это необходимо, вслѣдствіе громаднаго роста ея промышленности; но необходимость и умѣлое удовлетвореніе этой необходимости — вовсе не всегда идутъ рука объ руку. Франція напр., въ этомъ случаѣ представляетъ отрицательный примѣръ. Германцы всѣ усилія прилагаютъ къ созданію именно корней морскаго могущества. Теперь мы видимъ только колоссальное увеличеніе собственно военнаго флота, на который ассигновано около 800 милліоновъ рублей, кромѣ 130 милліоновъ рублей на постройку и улучшеніе портовъ; но подготовительная работа по Германія при созданіи своего морскаго могущества настойчиво слѣдуетъ примѣру Англіи.

созданію твердой почвы для морской силы, велась уже давно и столь-же энергично продолжается и теперь. Прежде всего мы должны считаться съ фактомъ, что у Германіи уже имѣется рядъ станцій (см. приложенную карту); а если къ нимъ прибавить тѣ пріобрѣтенія, которыя она уже себѣ намѣтила и которыхъ добьется навѣрно (Фарзанскіе острова въ Красномъ морѣ, островъ Маргариты у береговъ Венецуэлы, Бразилія, наконецъ Голландія съ ея многочисленными еще колоніями, Австрія съ выходомъ въ Адріатическое море и т. п.), то въ будущемъ она уже немного будетъ уступать въ этомъ отношеніи даже Англіи.

Затѣмъ, судостроительныя средства въ Германіи уже имѣются громадныя (Консп., стр. 17, таблица № 7), и не только Германія не прибѣгаетъ къ заграничнымъ заказамъ, но сама уже строитъ большое количество судовъ для другихъ. Торговый флотъ ея (Консп. стр. 16) занимаетъ уже третье мѣсто и готовится занять второе, такъ какъ увеличеніе его идетъ быстрѣе, нежели увеличеніе торговаго флота Соединенныхъ Штатовъ (536,052 тонны противъ 301,594 тоннъ за два года).

Наконецъ *самое главное, въ Германіи поняли, что морская сила только тогда можетъ быть прочной, когда сознаніе о ея важности и необходимости вошло въ сознаніе всего народа.* Это лучшая гарантія того, чтобы заботы о морской силѣ не подвергались постояннымъ колебаніямъ и не зависѣли бы отъ личныхъ вкусовъ стоящихъ у власти людей, чего морская сила положительно не выноситъ.

И вотъ, въ Германіи ведется грандіозная пропаганда, чтобы идею о необходимости флота сдѣлать понятной всему народу. Произносится безчисленное множество рѣчей, книжный рынокъ наводненъ всевозможными книгами, брошюрами, лубочными изданіями, газеты — статьями... и все это приноровлено для всякаго пониманія, расчитано на всѣ слои населенія. Можно съ увѣренностью сказать, что въ Германіи не только государственные люди, но всякій школьникъ, всякій крестьянинъ знаютъ, для чего Германіи нуженъ флотъ.

И во главѣ этой пропаганды стоитъ не кто иной, какъ самъ Германскій Императоръ, который самъ составляетъ брошюры, говоритъ рѣчи и громко заявляетъ, что будущность Германіи—на водѣ. Этотъ лозунгъ крупными буквами напечатанъ надъ стѣнной картой всего міра, на которой изображена исторія развитія и современное состояніегерманской морской силы, изданной германскимъ морскимъ обществомъ для германскихъ школьниковъ.

„Долго Германія страшилась моря“, говоритъ въ одной изъ сво-

ихъ рѣчей государственный канцлеръ фонъ-Бюловъ [1]), „и только по возстановленіи единства великимъ императоромъ и его безсмертнымъ совѣтникомъ, Германія вспомнила лозунгъ Ганзы: „Поле мое—міръ“, и вновь выступила на сцену міровой политики... Германія чувствуетъ, что *тѣ, кто допускаетъ, чтобы ихъ оттѣснили отъ моря, остаются въ сторонѣ и играютъ роль статистовъ на заднемъ планѣ*“.

А вотъ образчикъ рѣчей императора [2]).

„Какъ поступилъ дѣдъ мой со своимъ сухопутнымъ войскомъ, такъ и я точно такимъ-же образомъ буду неустанно стремиться къ преобразованію флота, дабы онъ могъ равноправно стоять рядомъ съ моими сухопутными силами и добиться для Германской имперіи за ея предѣлами того мѣста, котораго она нынѣ еще не достигла... Мы отвоевали себѣ мѣсто на солнцѣ. Теперь мой долгъ заботиться о томъ, чтобы это мѣсто осталось за нами, никѣмъ не оспариваемое. *Наша будущность на водѣ*“.

Вотъ при такихъ условіяхъ германская морская сила обѣщаетъ быть прочной,—всѣ признаки на это указываютъ.

Въ чемъ заключается слабость Англіи.

Нѣкоторые элементы морскаго могущества Англіи представляютъ, однако, вмѣстѣ съ тѣмъ и источникъ ея слабости.

Прежде всего, въ виду обширности ея торговли, даже громадный ея военный флотъ окажется недостаточнымъ, чтобы защитить эту торговлю, если нападеніе на нее будетъ произведено съ достаточными силами (Конси. стр. 20, прилож. № 3).

Затѣмъ, Англія нуждается въ громадномъ привозѣ пищевыхъ продуктовъ и сырыхъ матеріаловъ для фабричной промышленности (Конси. стр. 21), такъ что она оказалась-бы въ критическомъ положеніи, если-бы привозъ этотъ былъ прекращенъ. Притомъ зависимость Англіи въ этомъ отношеніи отъ другихъ государствъ все растетъ.

Съ промышленнымъ кризисомъ, который неизбѣженъ при остановкѣ подвоза сырыхъ матеріаловъ и вывоза фабрикатовъ, Англія пожалуй еще кое-какъ справится. Это будетъ ей ударъ по карману, ударъ жестокій, но не смертельный; и, если она ожидаетъ отъ войны большихъ выгодъ, или если аппетиты враговъ слишкомъ сильны, она выдержитъ этотъ ударъ. У нея навѣрно найдутся деньги поддержать фабричное населеніе — самый опасный революціонный элементъ, — а среди высшихъ классовъ окажется

---

[1]) Газета „Новое Время“ отъ 30-го Декабря 1899 года.

[2]) Газета „Новое Время“ отъ 21-го Декабря 1899 года и отъ 7-го Іюня 1901 года.

достаточно выдержки и патріотизма, чтобы понять смыслъ борьбы и съумѣть вынести временные убытки. Но съ чѣмъ Англія справиться совершенно безсильна, сколько бы у нея не было денегъ,— это съ недостаткомъ хлѣба. Ударъ по желудку будетъ для нея смертельнымъ, и здѣсь она, будучи дѣйствительно приперта къ стѣнѣ, уступитъ все, что только отъ нея потребуютъ.

III. Крейсерская война и международное право.

Такимъ образомъ, крейсерская война, т. е. нападеніе на торговлю, грозитъ Англіи большими опасностями [1]); но не надо забывать, что это далеко не такъ просто сдѣлать, какъ часто объ этомъ пишутъ. Англія не лишена средствъ, и притомъ чрезвычайно могучихъ, бороться съ такимъ способомъ веденія войны.

Можно-ли Англію заморить голодомъ.

Прежде всего, не такъ уже трудно англичанамъ устроить у себя запасы хлѣба, которые обезпечивали-бы населеніе на 6 мѣсяцевъ или на годъ отъ голода. Такое предпріятіе, считая здѣсь и всѣ учрежденія и запасъ хлѣба для всего населенія на 6 мѣсяцевъ, обойдется въ 28 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ (Конспект. стр. 22), а между тѣмъ только общіе расходы на китайскую экспедицію, не считая расходовъ на флотъ, уже дошли до $43^1/_2$ милліоновъ фунтовъ стерлинговъ [2]). Надо замѣтить, что этотъ расходъ Англія несетъ лишь въ видѣ прибавки къ огромнымъ расходамъ на войну въ Южной Африкѣ, и о какомъ-либо кризисѣ еще до сихъ поръ не слышно.

Затѣмъ, Соединенные Штаты, которые являются главными поставщиками хлѣба англійскихъ потребителей (75% ввозимаго въ Англію иностраннаго хлѣба приходится на долю Соединенныхъ Штатовъ [3]), не позволятъ объявить хлѣбъ военной контрабандой, такъ какъ это грозитъ и имъ громадными убытками. Придется тогда объявить войну и Соединеннымъ Штатамъ или перекупить у нихъ весь хлѣбъ, если они только на это согласятся. Примѣры этому бывали, и именно Англія перекупала въ началѣ XIX столѣтія у Россіи ея продукты, которые та вывозила во Францію. Насколько вѣроятно вмѣшательство нейтральныхъ, когда ихъ интересамъ угрожаетъ опасность, показали дѣйствія Германіи и Соединенныхъ Штатовъ, когда англичане попробовали заарестовать германскіе и американскіе пароходы, пришедшіе въ Южную Африку съ грузами для Трансвааля [4]). И англичане благоразумно уступили; во-первыхъ, потому-что нейтральные, въ особенности Германія, заняли прямо угрожающее положеніе, а

---

[1]) Англійское имущество, находящееся на водѣ, оцѣнивается въ 1100 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ (М. Сб. 1898 г. № 6).

[2]) Газета „Новое Время“ № 9105. Сообщеніе канцлера казначейства Г. Гикъ-Бича въ Палатѣ общинъ.

[3]) Конспектъ стр. 21.

[4]) Въ Январѣ 1900 года.

во-вторыхъ—это будетъ для нихъ удобнымъ прецедентомъ, чтобы въ будущемъ оспаривать право своего противника останавливать подвозъ хлѣба.

Придется считаться и съ могущественнымъ англійскимъ военнымъ флотомъ. Англійскій планъ противодѣйствія крейсерской войнѣ, на сколько можно объ этомъ судить по спеціальной литературѣ, состоитъ въ томъ, чтобы еще во время натянутыхъ отношеній запереть Балтійское море, Гибралтарскій проливъ и Суэцскій каналъ, и въ то же время заблокировать порта, лежащіе внѣ этихъ морей. Затѣмъ, на главныхъ торговыхъ путяхъ будутъ расположены отряды крейсеровъ. Корабли-же съ грузомъ хлѣба и наиболѣе необходимыхъ сырыхъ продуктовъ будутъ собираться въ караваны и ходить подъ защитою могущественныхъ конвоевъ. Исторія показываетъ, что послѣдній способъ давалъ превосходные результаты.

Шансы крейсерской войны противъ Англіи.

Обойтись безъ содѣйствія англійскаго торговаго флота не такъ-то легко, и англичане справедливо говорятъ, что нѣтъ еще того желудка, который могъ-бы поглотить грузы, которые нужно перевезти, если отъ этого будетъ устраненъ англійскій коммерческій флотъ. Напомню еще, что половина торговаго флота всего міра принадлежитъ англичанамъ, и ими перевозится масса нейтральныхъ грузовъ; и такъ какъ, по законамъ международнаго права, нейтральный грузъ неприкосновенъ, то доходы ихъ отъ этой отрасли торговли будутъ продолжаться. Точно также многія англійскія суда, на время войны, перемѣнятъ флагъ, т. е. будутъ фиктивно запроданы нейтральнымъ, и такимъ образомъ они будутъ продолжать возить и англійскіе товары, такъ какъ опять, по законамъ международнаго права, національность флага покрываетъ непріятельскій грузъ. Примѣровъ тому въ исторіи было множество, и приведу только новѣйшій.

По окончаніи японо-китайской войны былъ замѣченъ странный, повидимому, фактъ уменьшенія участія германскаго флага въ каботажномъ судоходствѣ на Дальнемъ Востокѣ: въ 1895 году подъ германскимъ флагомъ насчитывалось 240 судовъ съ тоннажемъ въ 223.086 тонн, а въ 1896 году—всего 12 судовъ, вмѣщающихъ 9.474 тонны. Оказалось, что эти колебанія вызваны были японо-китайской войной, ибо на время войны Германскій флагъ былъ напр. поднятъ на пароходахъ крупнѣйшей китайской компаніи China Merchants Steam Navigation Company, которая, по заключеніи мира, вновь перешла подъ китайскій флагъ [1]).

[1]) Газета „Котлинъ“ за 1899 годъ. № 198.

Если нейтральные во время войны будутъ избѣгать давать грузы англійскимъ судамъ, съ намѣреніемъ захватить для себя эту перевозку (для чего впрочемъ сейчасъ у нихъ и средствъ не хватитъ), англичане могутъ сильно стѣснить нейтральныя суда, не давая имъ напр. въ англійскихъ портахъ угля. Это можетъ заставить нейтральныхъ значительно поднять фрахты.

Наконецъ, не надо забывать, что „самая торговля, т. е. то, что подвержено непосредственнымъ ударамъ крейсеровъ, не источникъ силы, а ея плоды,—плоды духовнаго, политическаго и экономическаго могущества народа, его трудолюбія и культуры; т. е. такихъ элементовъ, которые стоятъ внѣ сферы ударовъ, наносимыхъ крейсерскими операціями". [1]).

Однако, какія-бы средства не имѣла Англія для противодѣйствія крейсерской войнѣ, все-же это остается почти единственнымъ способомъ веденія морской войны для слабыхъ на морѣ государствъ, а слѣдовательно и для насъ, въ случаѣ войны теперь съ Англіей, а въ будущемъ и съ Германіей.

Очень много пишутъ у насъ о возможности держать Англію въ уздѣ, угрожая ей походомъ на Индію. Не желая нисколько умалить этого способа воздѣйствія и откладывая въ сторону вопросъ объ его исполнимости, я хотѣлъ-бы только напомнить, что идея эта не совсѣмъ сообразована съ настоящимъ положеніемъ дѣлъ. Послѣ возникновенія этой идеи Англія настолько расширилась, столько пріобрѣла новыхъ интересовъ и источниковъ богатствъ, что Индія уже потеряла для нея преобладающее значеніе въ вопросѣ о богатствѣ и потеря ея будетъ далеко не столь чувствительна, какъ это было прежде.

Поэтому вопросъ о крейсерской войнѣ заслуживаетъ серьезнаго обсужденія, и прежде всего надо выяснить себѣ, при какихъ обстоятельствахъ возможна крейсерская война, чтобы она могла привести къ болѣе или менѣе серьезнымъ результатамъ. А тогда надо или создать эти обстоятельства, если ихъ нѣтъ, или, если это почему-либо невозможно, ужъ и не надѣяться на этотъ способъ веденія войны и выискивать другіе. Именно у насъ, и даже между моряками, особенно часто можно встрѣтить упоминаніе о крейсерской войнѣ и широкія на нее надежды, при довольно смутномъ представленіи, что такое крейсерская война и насколько она возможна для насъ въ современной обстановкѣ. Для этого прежде всего обратимся къ тѣмъ выводамъ, къ которымъ приходитъ исторія.

[1]) Изъ лекціи адмирала Ѳ. В. Дубасова о крейсерской войнѣ.

Уроки исторіи относительно крейсерской войны.

Ограниченность рамокъ сообщеній не даетъ мнѣ ни малѣйшей возможности приводить въ доказательство цѣлый рядъ историческихъ фактовъ. Я могу привести только выводы, какъ они формулированы у выдающихся изслѣдователей по исторіи войны на морѣ.

Законность крейсерской войны.

Нападеніе на частную собственность на морѣ, изолированіе непріятельской страны отъ всякаго внѣшняго съ кѣмъ либо общенія всегда признавалось, признается и теперь вполнѣ законнымъ правомъ воюющаго, хотя несомнѣнно какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ страдаютъ интересы частныхъ людей, не принимающихъ въ военныхъ дѣйствіяхъ никакого активнаго участія, а также и интересы нейтральныхъ, слѣдовательно тоже людей къ войнѣ неприкосновенныхъ.

Основаніемъ къ подобнаго рода дѣйствіямъ служитъ вполнѣ законное стремленіе лишить непріятеля средствъ къ веденію войны съ тѣмъ, чтобы принудить его къ скорѣйшему заключенію мира.

Это совершенно подобно тому, когда при осадѣ какого либо города на сухомъ пути считается вполнѣ законнымъ морить его голодомъ, лишать его воды и подвергать бомбардировкѣ, хотя конечно тутъ наравнѣ съ гарнизономъ страдаютъ и частные люди, женщины и дѣти. Напр. просьба о выпускѣ женщинъ и дѣтей можетъ быть отвергнута, такъ какъ въ противномъ случаѣ гарнизону станетъ легче и въ матеріальномъ и въ нравственномъ отношеніяхъ и онъ въ состояніи будетъ продержаться дольше.

Крейсеры и каперы.

Для нападенія на частную собственность въ морѣ употребляются, какъ военные корабли, такъ и взятые изъ коммерческаго флота суда, получающія военныхъ офицеровъ и команду и поднимающія военный флагъ: кромѣ того существовалъ обычай предоставлять заниматься этимъ дѣломъ и всякому частному лицу, притомъ любой національности, на свой рискъ и страхъ, выдавая ему особое свидѣтельство.

Первыя суда носятъ названіе крейсеровъ военныхъ и вспомогательныхъ или добровольческихъ, вторые — каперовъ.

Естественно, что къ выдачѣ каперскихъ свидѣтельствъ въ особенности выгодно было прибѣгать государствамъ, слабымъ на морѣ, имѣвшимъ ограниченное число не только военныхъ, но и коммерческихъ судовъ, и въ особенности это выгодно было тѣмъ, у которыхъ морская торговля была ничтожна, тогда какъ противникъ обладалъ обширной морской торговлей.

Захватъ крейсеромъ или каперомъ непріятельскаго коммерческаго корабля считается окончательнымъ лишь послѣ того, какъ правильность его признаетъ особый призовой судъ.

Итакъ, обратимся къ выводамъ исторіи.

Первый выводъ, который даетъ исторія, это тотъ, что нападеніе на торговлю только тогда имѣло дѣйствительный успѣхъ, если попутно велась и настоящая морская война посредствомъ военныхъ эскадръ, и успѣхъ въ нападеніи на торговлю бывалъ лишь послѣдствіемъ успѣха въ завладѣніи моремъ. **Для успѣшности крейсерской войны надо владѣть моремъ.**

Какъ-бы исключеніемъ изъ этого правила является тотъ фактъ, что Англія находилась на краю гибели вслѣдствіе своихъ торговыхъ убытковъ въ началѣ этого столѣтія, когда она боролась съ Наполеономъ, хотя въ эскадренной войнѣ она была полной побѣдительницей и владычество ея на моряхъ и океанахъ было неоспоримо: военные корабли Наполеона и его союзниковъ не могли безнаказанно показать своего носа изъ портовъ. **Континентальная система Наполеона.**

Но на сторонѣ Наполеона была могучая сухопутная сила, посредствомъ которой онъ для англійскихъ торговыхъ судовъ заперъ доступъ во всю Европу, создавъ такъ называемую континентальную систему. Не много теряла тогда англійская торговля отъ прямаго нападенія въ морѣ, но не съ кѣмъ было торговать, и Англія какъ бы варилась въ своемъ собственномъ соку, задыхаясь отъ переполнившихъ ее собственныхъ товаровъ, не имѣвшихъ никакого сбыта, а потому вполнѣ обезцѣненныхъ.

Такой грандіозный планъ требуетъ подчиненія всѣхъ остальныхъ странъ одной, или крѣпкаго между ними союза противъ Англіи, на что едва-ли можно когда либо разсчитывать.

Не по плечу оказался такой планъ и Наполеону.

Въ видѣ другаго примѣра противъ этого вывода исторія, приводятъ тотъ фактъ, что во время войны за нераздѣльность Штатовъ въ сѣверной Америкѣ, въ 1861 — 65 г., южане согнали съ морей торговый флотъ сѣверянъ, сами не имѣя никакого военнаго флота, въ то время какъ сѣверяне имѣли очень обширный военный флотъ, и о какомъ либо спорѣ о владычествѣ на морѣ и рѣчи быть не могло. **Крейсерскія операціи южанъ въ 1861—65 г.**

Здѣсь, однако, дѣло объясняется очень просто. Сѣверяне имѣли передъ собой два объекта для дѣйствій своего флота: одинъ — изолировать южанъ отъ всякихъ сношеній съ внѣшнимъ міромъ, (стр. 179), что являлось существенно необходимымъ, чтобы заставить южанъ положить оружіе, и второй — защищать свою торговлю, потеря которой была для нихъ не болѣе, какъ уколъ, и ни въ какомъ случаѣ не могла повліять на ихъ стремленіе къ заключенію мира на условіяхъ противника.

Поэтому сѣверяне вполнѣ правильно не стали разбрасываться, а сосредоточили всѣ свои усилія на болѣе важной цѣли; тѣмъ бо-

лѣе, что въ началѣ войны морскія силы ихъ были незначительны и они ихъ болѣе чѣмъ удесятерили уже въ продолженіи самой войны. Когда достиженіе первой цѣли было уже обезпечено, они обратились и къ погонѣ за крейсерами южанъ, которыхъ всѣхъ постигла печальная судьба или быть уничтоженными, или заблокированными. Въ концѣ концовъ они своимъ флотомъ задушили южанъ, и крейсерскія операціи послѣднихъ никакого вліянія на исходъ войны не имѣли, за исключеніемъ убытковъ, понесенныхъ сѣверянами.

Затѣмъ, крейсера южанъ были въ исключительно благопріятныхъ условіяхъ: они были почти всѣ паровые, а торговый флотъ сѣверянъ почти весь былъ парусный, ибо всѣ пароходы были взяты для военныхъ цѣлей. Именно этотъ послѣдній фактъ повліялъ на уменьшеніе торговли сѣверянъ не меньше, чѣмъ дѣйствія крейсеровъ южанъ: 19 крейсеровъ ихъ уничтожили 261 парусное судно и остановили только 1 паровое.

Наконецъ, англичане оказывали широкое покровительство крейсерамъ южанъ, такъ какъ англичанамъ было выгодно, чтобы побѣдили они: во-первыхъ умалялась сила Соединенныхъ Штатовъ, раздѣленныхъ на два государства, а во-вторыхъ сѣверяне были конкуррентами англичанъ по морской торговлѣ и промышленности, тогда какъ южане были поставщиками Англіи сырыхъ матеріаловъ, главнымъ образомъ—хлопка.

Для успѣшности крейсерской войны надо обладать сѣтью угольныхъ станцій.

Второй выводъ исторіи заключается въ томъ, что для успѣшнаго веденія крейсерской войны, даже при условіи отсутствія противодѣйствія со стороны военныхъ судовъ противника, необходимо имѣть многочисленныя базы въ тѣхъ раіонахъ, гдѣ придется нападать на непріятельскія торговыя суда. Въ особенности важны онѣ вблизи тѣхъ мѣстъ, гдѣ скрещиваются торговые пути противника. Напримѣръ, имѣя дѣло съ Англіей,—базы въ Англійскомъ каналѣ и въ Нѣмецкомъ морѣ.

Базы необходимы для того, чтобы дѣлать тамъ запасы, приводить туда призы, для устройства тамъ призовыхъ судовъ.

Крейсеръ во времена парусныхъ флотовъ и теперь.

Въ особенности нужны базы теперь, такъ какъ современный истребитель торговли находится въ гораздо большей зависимости отъ базъ, чѣмъ прежній.

Парусный крейсеръ пользовался постояннымъ даровымъ двигателемъ, причемъ большинство поврежденій въ этомъ двигателѣ можно было исправлять своими средствами. Вмѣсто занимающихъ теперь громадное пространство машинъ, котловъ и угля, онъ имѣлъ большія помѣщенія для провизіи и боевыхъ припасовъ, позволявшихъ обходиться очень долгое время безъ помощи порта.

Налиться прѣсной водой можно было въ самыхъ дикихъ, никѣмъ не посѣщаемыхъ мѣстахъ, и тутъ же можно было срубить дерево для замѣны какой либо части мачтоваго вооруженія.

Теперь все это не такъ. Всякая серьезная поломка въ машинѣ требуетъ исправленія средствами порта—механическихъ мастерскихъ. Для движенія необходимо громадное количество угля и смазочнаго масла; можно, конечно, иногда раздобыться этими матеріалами съ захваченнаго судна, но погрузка въ морѣ дѣло очень трудное, часто совершенно невозможное. Можно уговориться встрѣтиться со своимъ транспортомъ, нагруженнымъ углемъ, но это въ высокой степени связываетъ самостоятельность крейсера и ставитъ на карту его существованіе въ случаѣ захвата этого транспорта противникомъ, что весьма легко можетъ случиться...

Запасъ провизіи современнаго крейсера меньше, меньше также и запасъ снарядовъ, въ особенности въ виду скорострѣльности современныхъ орудій; а снарядовъ ужъ нигдѣ не достанешь, кромѣ какъ въ своихъ портахъ.

Вотъ и выходитъ, что теперь зависимость крейсера отъ базъ несравненно больше, чѣмъ прежде, и при отсутствіи базъ крейсерскія операціи сдѣлались труднѣе, нежели прежде.

Тяжелое положеніе русскихъ крейсеровъ.

Если бы мы представили себѣ, что мы ведемъ крейсерскую войну противъ Англіи безъ поддержки какой либо другой державы, то положеніе русскихъ крейсеровъ окажется очень незавидное.

Владѣнія моремъ, очевидно, нѣтъ и быть не можетъ при громадномъ превосходствѣ англійской морской силы. Число крейсеровъ, военныхъ и вспомогательныхъ, въ сравненіи съ числомъ таковыхъ же у англичанъ ничтожно, а опорныхъ пунктовъ, да притомъ еще такихъ, которые имѣли бы свободный выходъ въ океанъ, нѣтъ совсѣмъ, кромѣ портовъ Дальняго Востока. Угольныхъ станцій между Балтійскимъ и Чернымъ морями и Сибирскимъ берегомъ ни одной.

Поэтому или они будутъ заблокированы противникомъ въ превосходныхъ силахъ, или тѣмъ, которымъ удастся оказаться на свободѣ, скоро придется прекратить свою дѣятельность за недостаткомъ угля, масла и снарядовъ.

Какія-бы не придумывались хитрыя комбинаціи для ихъ расположенія передъ войной, при нынѣшнихъ быстрыхъ сообщеніяхъ нахожденіе ихъ станетъ извѣстно англичанамъ, и за каждымъ изъ нихъ будетъ учрежденъ надзоръ, состоящій въ томъ, что еще во время натянутыхъ отношеній на рейдѣ окажется вдвое большее число англійскихъ судовъ, и за каждымъ нашимъ крейсеромъ по

пятамъ будутъ слѣдовать два англійскихъ; это не разъ уже продѣлывали съ нами англичане, и единственный способъ отдѣлаться отъ такого преслѣдованія еще въ мирное время—прямая угроза.

Случай съ крейсеромъ „Владиміръ Мономахъ“ въ 1885 году.

Напр., въ 1885 году [1]), во время натянутыхъ отношеній съ Англіей, вся сила нашего немногочисленнаго отряда въ водахъ Тихаго океана состояла изъ единственнаго броненоснаго крейсера „Владиміръ Мономахъ“. Другой броненосный крейсеръ „Мининъ“ серьезно чинился въ Батавіи, остальныя же суда имѣли ничтожное боевое значеніе, даже для крейсерскихъ операцій. Между тѣмъ, англичане имѣли тамъ въ это время четыре броненосныхъ судна, одинъ новый неброненосный крейсеръ „Leander“ и еще большое количество судовъ, также очень слабыхъ. Однако, несмотря на свое превосходство въ числѣ и величинѣ, всѣ эти суда, кромѣ крейсера „Leander“, были устарѣлаго типа, съ плохимъ ходомъ (отъ 11 до 13 узловъ), съ устарѣлой артиллеріей, тогда какъ „Владиміръ Мономахъ“ былъ новѣйшаго, для того времени, типа, а главное обладалъ несравненно лучшимъ ходомъ въ 16 узловъ; въ ходѣ могъ съ нимъ поспорить только „Leander“, но, какъ по артиллеріи, такъ и по защитѣ нашъ крейсеръ былъ несравненно сильнѣе [2]). Такимъ образомъ, съ открытіемъ военныхъ дѣйствій, „Владиміръ Мономахъ“ могъ-бы въ началѣ причинить массу бѣдъ англичанамъ, занявшись преслѣдованіемъ ихъ многочисленныхъ торговыхъ судовъ; пока онъ могъ раздобываться углемъ, англичане ничего не могли бы съ нимъ сдѣлать, такъ какъ, имѣя меньшій ходъ, угнаться за нимъ были не въ состояніи. Всѣ это прекрасно знали, и выразилось это тѣмъ, что англійскіе пароходы не получали фрахта до окончанія недоразумѣній.

Поэтому англичане неотступно слѣдили за всѣми нашими судами, чтобы, пользуясь преимуществомъ въ полученіи телеграфныхъ извѣстій, не выпустить ихъ съ рейда, гдѣ ихъ застанетъ объявленіе войны. Стоило русскому судну придти на рейдъ, какъ слѣдомъ за нимъ являлись два-три англійскія; уходило наше судно—черезъ полчаса уходили слѣдомъ и англичане; приходи-

[1]) „Кронштадтскій Вѣстникъ“ отъ 2 Февраля 1900 г. Статья „Страничка прошлаго“. Все описаніе этого случая заимствовано почти дословно изъ этой статьи.

[2]) Кромѣ того, по свидѣтельству автора цитируемой статьи, „Leander“ въ то время не ходилъ больше 13 узловъ, хотя скорость его на пробѣ была 16½ узловъ.

лось прибѣгать къ хитрости и ночью, безъ огней, уходить отъ назойливыхъ провожатыхъ.

Считая подобное поведеніе англичанъ въ нейтральныхъ портахъ и нетактичнымъ, и оскорбительнымъ для нашего достоинства, а кромѣ того и очень для насъ невыгоднымъ, командовавшій нашимъ отрядомъ контръ-адмиралъ А. Е. Кроунъ письменно просилъ англійскаго адмирала прекратить конвоированіе нашихъ судовъ; тотъ разсыпался въ любезностяхъ, но положеніе вещей не измѣнилось. Тогда нашъ адмиралъ предупредилъ англійскаго вторично, что онъ оставляетъ за собою право дѣйствовать сообразно обстоятельствамъ, указывая, что въ виду возможнаго разрыва, а также преимущества англичанъ въ полученіи телеграфныхъ извѣстій, онъ считаетъ себя обязаннымъ прекратить это полицейское наблюденіе за судами нашего отряда.

При такихъ обстоятельствахъ, въ первыхъ числахъ мая пришли въ Іокогаму „Владиміръ Мономахъ“, на которомъ держалъ свой флагъ адмиралъ, и клиперъ „Крейсеръ“. Въ 5 часовъ утра, на другой же день прихода нашихъ судовъ въ Іокогаму, на горизонтѣ появились дымки и скоро опредѣлилось, что это идутъ англичане. Адмиралъ приказалъ сейчасъ-же приготовиться къ съемкѣ съ якоря, и когда англійскія суда начали подходить, нашъ крейсеръ былъ готовъ въ каждую минуту двинуться впередъ. Англичанъ было трое, и впереди шелъ башенный броненосецъ „Agamemnon“ (на 2000 тоннъ бо́льшій по водоизмѣщенію и гораздо сильнѣе забронированный, чѣмъ „Владиміръ Мономахъ“), причемъ таранъ его направленъ былъ прямо въ бортъ нашего крейсера. Тогда на послѣднемъ пробили боевую тревогу, зарядили орудія, вставили трубки и изготовили минные аппараты; батарея, готовая къ залпу, навела и слѣдила, по мѣрѣ приближенія, за бортомъ англійскаго броненосца, въ ожиданіи команды адмирала.

Минута была торжественная. На палубѣ мертвая тишина... Слышенъ только приближающійся шумъ идущихъ судовъ, за которыми наблюдаетъ съ мостика адмиралъ... „Agamemnon“ подходитъ все ближе и ближе, отнюдь не мѣняя курса... Еще саженъ 50, и его долженъ остановить залпъ изъ $8''$ орудій...

Но вотъ, на англичанинѣ положили руля, броненосецъ тихо покатился влѣво, а за нимъ одновременно передвинулись и орудія батареи „Владиміра Мономаха“. „Agamemnon“ рѣжетъ русскому крейсеру корму, музыка играетъ на немъ русскій гимнъ [1]), а рус-

[1]) Рѣзать корму—это значитъ пройти очень близко отъ кормы.

По морскимъ обычаямъ, если имѣется хоръ музыки, то проходя мимо иностраннаго адмиральскаго корабля, онъ играетъ соотвѣтствующій гимнъ.

скія орудія другаго борта уже поспѣли поймать на прицѣлъ англійскій броненосецъ и медленно поворачиваются за нимъ вмѣстѣ съ минимъ аппаратомъ...

Англичане стали на якоря и къ нимъ сейчасъ-же былъ посланъ флагъ-офицеръ (адъютантъ), который, вмѣсто поздравленія съ приходомъ (общепринятый обычай морской вѣжливости), передалъ просьбу адмирала оставить рейдъ въ 24 часа, въ виду натянутыхъ отношеній между правительствами. Англійскій адмиралъ былъ въ то время въ Гонконгѣ, куда ему и телеграфировалъ командиръ „Agamemnon", предварительно пріѣзжавшій къ нашему адмиралу для объясненій. Адмиралъ Кроуи повторилъ свое требованіе объ уходѣ и объяснилъ, что, видя таранъ англійскаго броненосца, направленный въ бортъ *лучшаго крейсера* въ Тихомъ Океанѣ, и, зная по слухамъ, усиленно распространяемымъ англичанами, о неповоротливости, рискливости и другихъ опасныхъ качествахъ этого броненосца, онъ заставилъ-бы его свернуть съ курса залномъ цѣлаго борта. „Вы, конечно", прибавилъ адмиралъ, „заплатили-бы и пятерную стоимость крейсера при *случайномъ* несчастіи его потопленія; но, видите, „Владиміръ Мономахъ" еще нуженъ пока для насъ въ Тихомъ Океанѣ". На возраженія англійскаго командира и его протестъ, адмиралъ, чудно владѣвшій англійскимъ языкомъ, отвѣтилъ, что англичанъ онъ знаетъ достаточно хорошо, что бомбардировка Копенгагена и нападеніе на Александрію давно показали, чего можно ждать отъ этой націи.

На другой день англійскій отрядъ перешелъ въ другой портъ, находящійся въ разстояніи 12 миль отъ Іокогамы. Это былъ первый энергичный отпоръ, данный нами *просвѣщеннымъ мореплавателямъ*. Нужды нѣтъ, что дипломатическія сферы не поддержали его; впечатлѣніе было произведено, и впечатлѣніе настолько сильное, что долго еще послѣ этого инцидента ощущались его результаты: вѣжливость англичанъ много повысилась.

Если мы будемъ, напр., дѣйствовать сообща съ Франціей, дѣло значительно облегчится: сильно увеличится число крейсеровъ, и у Франціи имѣются превосходныя базы въ Англійскомъ каналѣ (особенно важныя), а также кое-гдѣ и угольныя станціи. Наконецъ, соединенный франко-русскій боевой флотъ имѣетъ такую силу, съ которой придется считаться и англичанамъ, и владычествовать безспорно на морѣ они не будутъ.

Благодаря этому, англичанамъ придется разбросаться и многіе крейсера ускользнутъ отъ ихъ надзора.

Въ какихъ условіяхъ возможна крейсерская война противъ Англіи.

Поэтому одно изъ средствъ возможности борьбы слабому на морѣ государству съ Англіей одинъ на одинъ—это увеличеніе числа судовъ для нападенія на торговлю, чтобы заставить противника разбросаться; а для этого выходъ одинъ—*выдача каперскихъ свидѣтельствъ и возможность этимъ каперамъ пользоваться, какъ угольными станціями, и для привода призовъ* (захваченныхъ коммерческихъ судовъ), *нейтральными портами*.

Англія не нуждается въ каперахъ.

Сильное морское государство, напр., Англія, въ каперахъ не нуждается,—у нея довольно военныхъ и вспомогательныхъ крейсеровъ, чтобы задушить любую торговлю; въ нейтральныхъ угольныхъ станціяхъ она тоже не нуждается, такъ какъ своихъ у нея совершенно достаточно. Наконецъ, каперство ей страшно опасно не только потому, что ей придется сильно разбросаться и имѣть дѣло съ гораздо болѣе многочисленнымъ противникомъ, но также и потому, что каперство—это сила темная. Никакъ не подсчитаешь впередъ, сколько напр. можетъ оказаться у Россіи каперовъ въ будущей войнѣ: это будетъ зависѣть отъ многихъ обстоятельствъ, очень много—отъ политической обстановки. Число-же крейсеровъ военныхъ и вспомогательныхъ точно извѣстно и въ мирное время во всякій моментъ, и потому легко принять заблаговременно мѣры, строя у себя напр., всегда вдвое бо́льшее число такихъ-же судовъ, какъ это и дѣлаетъ относительно насъ Англія.

Поэтому Англія всегда будетъ противиться и каперству, и возможности каперамъ пользоваться нейтральными портами.

Шаткость законовъ международнаго права.

Законы войны на морѣ регулируются международнымъ правомъ. Разъ взгляды у различныхъ державъ на эти законы различны (а они и не могутъ быть одинаковы), разъ одному выгоденъ одинъ законъ, а другому онъ невыгоденъ, то очевидно самое это международное право очень шатко. Если же оно что либо установило, то лишь благодаря тому, что, подъ вліяніемъ тѣхъ или другихъ причинъ, одно изъ государствъ жертвуетъ своими интересами въ пользу другого, подъ вліяніемъ ли насилія, если оно побѣждено, или подъ вліяніемъ образа мыслей того или другого государственнаго человѣка, наивно стремящагося облагодѣтельствовать все человѣчество, вмѣсто того, чтобы имѣть одну цѣль—стоять за пользу своего отечества; тогда противникъ ловко этимъ пользуется.

Потому-то такъ часто и нарушается международное право, потому-то такъ мало и вѣры въ него, въ особенности теперь.

Кто послѣ послѣднихъ событій въ него вѣритъ? Пожалуй, даже неблагородно именно теперь нападать на международное право: говорятъ, лежачаго не бьютъ; но оно имѣетъ самую тѣсную связь

съ разсматриваемымъ вопросомъ о томъ, возможна ли крейсерская война для слабаго противъ сильнаго и, какъ мы увидимъ, наибольшія къ тому препоны ставитъ именно международное право.

Какъ Англія отдѣлалась отъ каперовъ.

Благодаря постоянной здравой политикѣ, имѣвшей всегда одну цѣль—выгоды и благо англійскаго народа, благодаря отсутствію всякаго сантиментализма въ этой политикѣ, англичане неустанно какъ мечомъ, такъ и перомъ работали въ томъ направленіи, чтобы создать для себя наивыгоднѣйшую обстановку для веденія войны на морѣ, ловко пользуясь, гдѣ безсиліемъ, гдѣ увлеченіемъ своихъ противниковъ красивыми по наружному виду, но вредными для своей страны, идеями. Прекрасный образчикъ такой работы представляетъ тотъ пріемъ, которымъ отдѣлалась Англія отъ каперовъ.

Теперь уже вполнѣ выяснился фактъ, что душою коалиціи противъ насъ въ восточной войнѣ 1854 года была Англія, стремившаяся, вѣрная основному принципу своей политики, парализировать наше морское могущество на Черномъ морѣ. Цѣль эта была достигнута мечемъ, хотя главнымъ образомъ не своимъ, а французскимъ.

Но не упустила Англія случай пустить здѣсь въ дѣло и перо.

Въ этой войнѣ единственный вредъ, который мы могли нанести Англіи на морѣ, это было — нападеніе на ея торговлю, для чего мы могли выслать въ море крейсера и выдавать каперскія свидѣтельства. Наши крейсера, по своей малочисленности, были Англіи не страшны, а вотъ каперы—это было дѣло серьезное, тѣмъ болѣе, что въ предложеніяхъ у насъ недостатка не было; особенную готовность въ этомъ отношеніи выказывали американцы. Намъ крейсерская война, производилась ли бы она только крейсерами или вмѣстѣ и каперами, была совершенно не убыточна, такъ какъ нашъ коммерческій флотъ былъ ничтоженъ. Но въ это время мы особенно заботились о томъ, чтобы быть европейцами въ глазахъ Европы.

И вотъ, 16-го марта 1854 года появляется декларація англійской королевы, которая гласитъ такъ [1]):

„Ея Величество, Королева Соединеннаго Королевства Великобританіи и Ирландіи, *будучи принуждена* поднять оружіе на *поддержаніе* союзника, *желаетъ сдѣлать войну сколько возможно менѣе тягостною* державамъ, съ которыми она остается въ мирѣ... а потому Ея Величество желаетъ въ настоящее время отказаться

[1]) Люшингтонъ. Морское призовое право. Руководство для офицеровъ Британскаго флота. 1869 г. стр. 134. Курсивы мои.

отъ части правъ воюющаго, принадлежащихъ ей по международнымъ законамъ".

„Ея Величество желаетъ уступить право захвата непріятельской собственности (читай англійской, ибо таковой русской на морѣ почти не было), погруженной на нейтральное судно, исключая военной контрабанды".

„И Ея Величество далѣе объявляетъ, что *заботясь уменьшить сколь можно болѣе бѣдствія войны* и ограничить ея дѣйствія правильно организованными силами страны, она отказывается отъ права выдавать патенты, для уполномоченія (приватировъ) каперовъ"...

Благо не было противъ кого ихъ выдавать, такъ какъ русскихъ торговыхъ судовъ на морѣ почти не было, а если бы и было ихъ въ десять разъ больше, чѣмъ ихъ имѣлось на самомъ дѣлѣ, военныхъ крейсеровъ у англичанъ имѣлось больше, чѣмъ достаточно, чтобы придушить эту торговлю.

Къ этой декларации англичане приглашали присоединиться и насъ на началахъ взаимности, выставляя на видъ *уменьшеніе сколь можно болѣе бѣдствій войны*, — высокогуманную цѣль, а на самомъ дѣлѣ не болѣе, какъ красивую фразу, прикрывающую свой собственный шкурный вопросъ.

Ходъ былъ смѣлый и ловкій, расчитанный на наше желаніе быть Европой, и, къ несчастію,.. удачный. Мы примкнули къ этой декларации и такимъ образомъ сами лишили себя возможности нанести единственно доступный для насъ вредъ противнику.

Это былъ со стороны Англіи пробный шаръ, и благо, онъ оказался удачнымъ, можно было работать дальше, чтобы закрѣпить навсегда временную мѣру.

И вотъ, когда мы въ 1856 г., побѣжденные и униженные, явились на Парижскій конгрессъ, мы присоединились къ такъ называемой Парижской декларации, статья 1-я коей гласитъ:

„Каперство считается уничтоженнымъ".

Это было полное торжество Англіи.

Однако, не всѣ государства примкнули къ декларации: своихъ по крови, практичныхъ американцевъ англичанамъ не удалось обойти. **Взглядъ американцевъ на Парижскую декларацію.**

Американцы заявили, что они готовы присоединиться къ этой статьѣ, но указывали, что если эта статья дѣйствительно имѣетъ въ виду не одну только выгоду сильныхъ на морѣ государствъ, а лишь уменьшеніе бѣдствій войны, то чтобы быть логичнымъ, пусть одновременно съ уничтоженіемъ каперства сдѣлаютъ вообще частную собственность на морѣ неприкосновенной.

Но вѣдь это значило уничтожить вовсе крейсерскую войну, и на это англичане не пошли. Крейсерская война имъ нужна, чтобы **Англичанамъ нужна крей-**

серская война, но каперы имъ опасны.

уничтожить въ той войнѣ, въ которой они участвуютъ, торговлю противника, а если воюютъ между собою другія государства, — перехватить ихъ торговлю для своего коммерческаго флота.

Крейсерская война была имъ нужна, но лишь въ такомъ видѣ, чтобы она не была опасна для нихъ самихъ, а только для другихъ.

Тогда американцы (нота статсъ секретаря Марси отъ 28 Іюня 1856 г. [1]) отказались присоединиться къ декларации, и аргументація ихъ въ пользу сохраненія каперства является очень вѣской. „Государства" говорили американцы „по возможности должны избѣгать большихъ вооруженій, которыя всегда представляютъ угрозу для народнаго благосостоянія, гражданской свободы и мира".

„Вмѣсто того, чтобы заводить дорого стоющій военный флотъ, Соединенные Штаты расчитываютъ на случай войны на свои купеческія суда, которыя всегда могутъ быть обращены въ каперы. Нѣтъ ничего удивительнаго", говорится дальше въ американской нотѣ по адресу Англіи, „что государства, обладающія большимъ военнымъ флотомъ, хлопочатъ объ уничтоженіи каперства: въ этомъ ихъ прямая выгода".

„Но для слабыхъ морскихъ государствъ подобная отмѣна составляетъ лишеніе единственнаго средства защищать свои морскіе интересы. Каперы представляютъ изъ себя особый видъ вооруженій государства, а ни одна уважающая себя нація не допуститъ иностранныя государства вмѣшиваться въ опредѣленіе характера ея вооруженій"...

И американцевъ никто не называетъ за это варварами. Если-бы это сдѣлали мы, то конечно насъ окрестили-бы этимъ именемъ, но къ несчастью мы этого не сдѣлали, и временно въ тотъ моментъ мы числились Европою въ европейцахъ.

Чтобы не выйти изъ поставленныхъ себѣ рамокъ, я не буду останавливаться на разборѣ остальныхъ статей Парижской декларации: упоминая о нихъ лишь вскользь, я боюсь быть не достаточно яснымъ.

Отношеніе международнаго права къ крейсерской войнѣ.

Итакъ, слѣдуя положеніямъ современнаго международнаго права: 1) мы не можемъ выдавать каперскихъ свидѣтельствъ; 2) наши крейсера не могутъ получать въ нейтральныхъ портахъ ни провизіи, ни угля (за исключеніемъ необходимаго для достиженія ближайшаго своего порта) и 3) крейсера не могутъ приводить въ нейтральные порты свои призы.

При такихъ условіяхъ слабому на морѣ и не обладающему портами, разбросанными по всему свѣту, вести нападеніе на

---

[1]) Н. А. Овчинниковъ. Призовое Право. Стр. 62.

торговлю если и возможно, то съ крайне слабою надеждою на успѣхъ, а надѣяться этимъ путемъ нанести существенный вредъ противнику, т. е. такой вредъ, который принудилъ бы его къ миру,—нечего и думать. Это будутъ для противника не болѣе, какъ булавочные уколы.

Сильному же на морѣ, какъ напр. Англіи—открывается широкое поле для примѣненія крейсерскихъ операцій.

Задачи, которыя должно преслѣдовать международное право.

Справедливо-ли это? Въ этомъ-ли состоитъ задача международнаго права, если оно желаетъ быть логичнымъ и дѣйствительно стремится къ уничтоженію войны?

Тогда ужъ надо ему приложить всѣ усилія, чтобы учредить международный трибуналъ, который не только былъ-бы способенъ судить и рядить, но и обладалъ-бы силой принудить любое государство подчиниться его рѣшенію,—иначе это рѣшеніе останется пустымъ звукомъ. А такъ какъ это, очевидно, невозможно, то международные законы должны именно слабому дать въ руки всѣ средства защищать силой свои интересы противъ всезахватывающаго аппетита сильнаго; и у котораго аппетитъ этотъ всегда будетъ, ужъ только потому одному, что онъ сильный. Это будетъ и справедливо, и логично.

На морѣ это значитъ—облегчить для слабаго нападеніе на торговлю сильнаго, а для этого *должно быть возстановлено каперство, и крейсерамъ и каперамъ должны быть открыты нейтральные порты для нагрузки провизіи, угля, для починокъ и для привода призовъ.* Этимъ уменьшатся и бѣдствія войны, такъ какъ иначе крейсеры принуждены будутъ уничтожать свои призы въ открытомъ морѣ.

Такъ напр., изъ 261 судна, взятыхъ крейсерами южанъ, были ими уничтожены—167, уничтоженъ грузъ на 13-ти, освобождены на выкупъ—36, обращены въ крейсера—5; т. е. почти всѣ были уничтожены, ибо некуда ихъ было дѣвать.

Справедливость при этомъ не пострадаетъ, такъ какъ этимъ правомъ будутъ пользоваться обѣ стороны.

Говорятъ, что это будетъ участіе нейтральныхъ въ войнѣ, что поэтому гораздо справедливѣе запретить обѣимъ сторонамъ пользоваться средствами нейтральныхъ портовъ; но это не болѣе, какъ красивый оборотъ рѣчи. Вѣдь закупается-же во время войны въ нейтральныхъ странахъ провіантъ, лошади, даже военный матеріалъ; вѣдь посылаютъ-же нейтральныя государства на театръ военныхъ дѣйствій добровольцевъ, иногда въ большихъ количествахъ, носящихъ воинское званіе и лишь для вида временно выходящихъ въ отставку.

На самомъ дѣлѣ такое отношеніе международнаго права къ войнѣ на морѣ не болѣе, какъ поклоненіе красивой формѣ безъ внутренняго логическаго содержанія, жертва на алтарь фальшиваго либерализма и фальшиво понимаемой гуманности; на практикѣ это ведетъ лишь къ угожденію сильному, къ возможности ему свободно угнетать слабаго и къ напраснымъ жестокостямъ въ видѣ уничтоженія призовъ въ морѣ.

Какъ надо намъ готовиться къ крейсерской войнѣ.

Такимъ образомъ, если мы разсчитываемъ, въ случаѣ столкновенія съ морской державой, на крейсерскую войну (а эта война для насъ единственно возможная, а потому и необходимая), напр. въ случаѣ столкновенія съ Англіей, — а скоро это будетъ и съ Германіей, — то готовиться къ этой войнѣ только тѣмъ, что строить извѣстное, хотя бы и очень большое число крейсеровъ, не логично и неблагоразумно, такъ какъ при существующей обстановкѣ и нашемъ отношеніи къ международному праву крейсерамъ этимъ предстоитъ болѣе, чѣмъ жалкая роль...

Надо расчистить почву для крейсерскихъ операцій въ международномъ отношеніи, а для этого слѣдуетъ теперь же отказаться отъ 1-й статьи парижской декларація и, не обращая вниманія на вопли Европы о нашемъ варварствѣ, открыто и твердо объявить, что мы будемъ выдавать каперскія свидѣтельства. Это одно подѣйствуетъ на Англію и на Германію больше, чѣмъ значительное усиленіе нашихъ войскъ на индійской или на нашей западной границѣ.

Мы должны пользоваться всякой благопріятной политической обстановкой, чтобы проводить въ жизнь идею объ открытіи нейтральныхъ портовъ воюющимъ сторонамъ, начавъ съ того, чтобы открыть наши порты при всякой возникшей войнѣ.

Въ этомъ же направленіи должны работать перомъ наши корифеи науки международнаго права, не гоняясь за титуломъ европейскихъ ученыхъ.

Затѣмъ, надо пользоваться всякимъ случаемъ для пріобрѣтенія своихъ угольныхъ станцій, а таковыхъ случаевъ очень много; на нашихъ глазахъ уже цѣлую сѣть такихъ станцій создали Германія и Соединенные Штаты, у которыхъ военный флотъ не сильнѣе нашего, а на обязанности его лежитъ защищать торговлю гораздо болѣе обширную, чѣмъ у насъ.

Однимъ словомъ, повторяю, или надо дѣйствовать такъ, какъ сейчасъ было указано, или отказаться имѣть серьезный, а не игрушечный успѣхъ на морѣ посредствомъ крейсерскихъ операцій.

Заключеніе.

Въ предѣлахъ предоставленнаго мнѣ для сообщеній времени я старался на сколько могъ выяснить значеніе морской силы и освѣтить одинъ изъ самыхъ жгучихъ и спорныхъ вопросовъ морской войны—крейсерскія операціи.

Конечно, я первый сознаю, насколько мое изложеніе является неполнымъ, а потому и недостаточно убѣдительнымъ.

Въ дополненіе-же того, что я уже сказалъ о значеніи морской силы, обращу еще ваше вниманіе на явленіе, справедливость котораго легко доказать ссылками на цѣлый рядъ историческихъ фактовъ.

Всѣ выдающіеся государственные люди особенно заботились о созданіи морской силы, которая оказывалась особенно нужной, когда государство слѣдовало національной политикѣ.

Во-первыхъ, имена всѣхъ выдающихся государей, въ большинствѣ заслужившихъ титулъ Великихъ [1]), имена выдающихся государственныхъ дѣятелей—всѣ связаны съ сознаніемъ важности значенія морской силы, и всѣ эти люди стремятся къ развитію ея, видя въ ней залогъ могущества государства. Во-вторыхъ, сила эта является наиболѣе нужной и полезной именно въ тѣ періоды жизни государства, когда оно преслѣдуетъ естественную національную политику.

Явленія, не правда-ли, знаменательныя?

Особенно цѣнно мнѣніе Петра Великаго о значеніи морской силы.

Особенно цѣнно мнѣніе о значеніи морской силы Петра Великаго, и вотъ почему. Вы признаете, что это былъ великій полководецъ; но вмѣстѣ съ тѣмъ онъ глубоко понималъ морское дѣло, и не только въ общемъ, но и въ деталяхъ. Такое соединеніе въ одномъ лицѣ геніальнаго полководца, великаго флотоводца и къ тому же еще великаго государственнаго человѣка, фактъ необычайно рѣдкій; насколько я, по крайней мѣрѣ, знаю, единственный въ исторіи. Это—идеальный, высшій руководитель войны, которая, какъ я имѣлъ случай замѣтить (стр. 169) есть всегда смѣшанная операція, въ которой опредѣленную роль играютъ армія и флотъ; поэтому именно Петръ былъ компетентнѣе всякаго другаго, чтобы указать относительное значеніе арміи и флота.

[1]) У насъ Петръ Великій, Екатерина Великая, Императоръ Александръ III.

Наполеонъ не ясно сознавалъ значеніе флота и потому погубилъ свое дѣло.

Наполеонъ, хотя и былъ величайшимъ полководцемъ, но понималъ все значеніе флота только въ общемъ [1]). Еще будучи генераломъ, онъ писалъ [2]): „Сосредоточимъ же всю нашу дѣятельность на флотѣ и уничтожимъ Англію; разъ это сдѣлано, вся Европа у нашихъ ногъ".

Но суть морского дѣла не была понятна Наполеону; не понималъ онъ, каковъ долженъ быть флотъ, и что можно было отъ него потребовать въ различныхъ обстоятельствахъ, въ зависимости отъ условій моря и подготовки моряковъ. Послѣдствіемъ этого явился Трафальгаръ, въ которомъ и заключалась вся причина гибели Наполеона [3]). Трафальгаръ подвинулъ его на борьбу съ морской силой Англіи на сушѣ; но грандіозное зданіе континентальной системы, построенное на зыбкой почвѣ, рухнуло, придавивъ гиганта, употреблявшаго невѣроятныя усилія, чтобы поддержать его устои.

Такъ вотъ Петръ, величайшій авторитетъ въ этомъ дѣлѣ, выразился по вопросу о значеніи флота такъ: „*Всякій потентатъ, который едино войско сухопутное имѣетъ, одну руку имѣетъ, а который и флотъ имѣетъ, обѣ руки имѣетъ*".

Еще болѣе высокій Авторитетъ, 19 вѣковъ тому назадъ, сказалъ: „да не вѣдаетъ правая рука, что творитъ лѣвая".

Казалось бы, что общаго между этими двумя изрѣченіями; а между тѣмъ, на дѣлѣ похоже на то, что обѣ руки нашего россійскаго потентата какъ будто слѣдуютъ евангельскому завѣту, совсѣмъ для нихъ не предназначавшемуся.

---

[1]) Любопытный фактъ сообщаетъ газета „Котлинъ" (1900 г. № 26) со словъ „The Army and Navy Gazette", которая увѣряетъ что въ архивѣ англійскаго адмиралтейства найдена любопытная рукопись, представляющая ни болѣе, ни менѣе, какъ собственноручное прошеніе Наполеона Бонапарта о принятіи его на службу въ англійскій флотъ. Рукопись относится къ тому времени, когда Наполеонъ былъ ученикомъ военной школы.

[2]) Corr. de Nap. Vol. III p.p. 519, 520.

[3]) Профессоръ Н. И. Михневичъ. Морск. Сб. 1899 г. №7. Библіографія „Подъ Трафальгаромъ была одержана не только величайшая морская побѣда, но величайшая и самая знаменательная побѣда изъ всѣхъ одержанныхъ на сушѣ и на морѣ въ теченіи всей революціонной войны. Въ ней выразилось все морское могущество Англіи и неспособность противниковъ выдержать серіозную борьбу съ ней. Это сознаетъ наконецъ Наполеонъ... Капитанъ Мэхэнъ, разбирая обстоятельства борьбы Наполеона съ Англіей, совершенно вѣрно говоритъ, что *онъ ранилъ пятку Великобританіи, а она за это разбила ему голову*"...

Мы, армія и флотъ, впряжены въ одинъ возъ, а случается иногда, что вмѣсто того, чтобы тащить его дружно, мы тщимся свезти его каждый въ одиночку, какъ бы пренебрегая силами своего товарища. Единственная причина этого—неполное взаимной довѣріе. Обоимъ иногда кажется, что товарищъ не столько ему помогаетъ, сколько задерживаетъ, въ особенности, когда для того, чтобы поддержать его силы, его покормятъ милліонами, которые прибавили бы не мало силы и намъ.

Откуда же это недовѣріе—мнѣ кажется отвѣтить легко. Мы просто недостаточно другъ друга знаемъ, другъ отъ друга иногда какъ бы сторонимся, и это и вызываетъ извѣстную долю недовѣрія.

Стратегія говоритъ, что именно въ отсутствіи взаимнаго довѣрія, и какъ слѣдствіе этого—въ отсутствіи настоящей солидарности,—лежитъ слабая сторона всякой союзной силы. Мы тоже союзники, но только союзники естественные, нераздѣльные и вѣчные. Разойтись намъ нельзя будетъ никогда,—это надо сознать, а потому слѣдуетъ другъ друга изучать, чтобы научиться другъ другу довѣрять; и поставимъ себѣ идеаломъ Великаго Петра, въ которомъ сухопутный военный крѣпко слился съ морякомъ.

Мнѣ хотѣлось бы смотрѣть на настоящія мои сообщенія, какъ на иллюстрацію одного изъ способовъ къ достиженію этого единства; и я буду глубоко счастливъ, если мой трудъ окажется хоть сколько нибудь плодотворнымъ въ этомъ направленіи, и если будетъ хоть крупица и моей работы въ развитіи духовнаго могущества русской военной силы.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Приложеніе 1.

О перевозкѣ войскъ моремъ.

1. О транспортахъ.

Войска только въ исключительныхъ случаяхъ (стр. 169) перевозятся на военныхъ судахъ, обыкновенно-же они перевозятся на транспортахъ.

Отчего нельзя имѣть для перевозки значительнаго десанта достаточное количество военныхъ транспортовъ.

Нѣкоторыя государства (Англія, Франція) имѣютъ небольшое количество военныхъ транспортовъ, но больше уже ихъ не строятъ, такъ какъ признано не экономичнымъ тратить деньги, ассигнуемыя на военный флотъ, на суда, не имѣющія никакого боеваго значенія, а въ мирное время — почти никакого примѣненія; между тѣмъ, они требуютъ большаго количества личнаго состава, который долженъ быть отнесенъ къ числу нестроевыхъ, такъ какъ плаваніе на транспортѣ не даетъ ему никакой боевой подготовки. Тѣмъ болѣе это справедливо, что транспорты могутъ быть взяты всегда изъ коммерческаго флота, а для перевозки значительнаго количества войскъ необходимо такое большое количество транспортовъ, что, если-бы ихъ имѣть всѣ военными, то это отнимало-бы огромныя средства изъ бюджетовъ на чисто боевой флотъ.

Неудобства набора транспортовъ изъ коммерческаго флота.

Конечно, наборъ транспортовъ изъ коммерческаго флота имѣетъ одинъ крупный недостатокъ — значительный промежутокъ времени, который требуется для приспособленія ихъ для перевозки войскъ, въ особенности для перевозки лошадей. Точно также въ нужный моментъ можетъ не оказаться подъ рукой достаточнаго количества коммерческихъ судовъ, которыя могутъ находиться въ плаваніи или въ исправленіи и т. п...

Подготовительныя мѣры въ мирное время, чтобы облегчить наборъ транспортовъ.

Но такъ какъ все равно разсчитывать на военные транспорты нечего, то приходиться мириться съ этимъ недостаткомъ и надо только принять мѣры, чтобы на сколько возможно его уменьшить.

Прежде всего надо знать, на что можно разсчитывать, чтобы не натыкаться на сюрпризы. Для этого подъ рукой должны быть обширныя статистическія данныя о движеніи торговыхъ судовъ во всѣхъ своихъ портахъ, на всѣ мѣсяцы года, съ отдѣленіемъ

пароходовъ пассажирскихъ отъ грузовыхъ, случайныхъ отъ періодически посѣщающихъ тотъ или другой портъ. Время, которое требуется для приспособленія парохода въ значительной степени зависитъ отъ того, для чего онъ служилъ раньше. Пассажирскій пароходъ, въ особенности служащій для перевозки эмигрантовъ, гораздо легче приспособить для перевозки людей, нежели грузовой, а для лошадей быстрѣе всего могутъ быть приспособлены спеціальные пароходы, служащіе для перевозки скота. Для постройки именно такихъ пароходовъ благоразумно выдавать правительственныя субсидіи, такъ какъ, въ случаѣ необходимости, перевозка лошадей является самымъ труднымъ и сложнымъ дѣломъ. Также могутъ выдаваться субсидіи, главнымъ образомъ, пароходамъ, совершающимъ періодическіе рейсы, за то, чтобы при ихъ постройкѣ были устроены приспособленія, дающія возможность или немедленно воспользоваться ими для перевозки войскъ, или позволяющія ихъ приспособить для этого въ наивозможно кратчайшій срокъ. Таковы, напр., наши пароходы Добровольнаго Флота.

На сколько трудно быстро собрать достаточное количество транспортовъ, показываетъ тотъ фактъ, что даже Англія въ 1882 году, для десанта въ Египетъ, при всей поспѣшности, успѣла собрать 46 подходящихъ транспортовъ только въ теченіе цѣлаго мѣсяца [1]).

Сколько времени нужно, чтобы приспособить коммерческій пароходъ для перевозки войскъ.

Опытъ отправленія нашихъ войскъ въ Китай въ 1900 году даетъ такія цифры по вопросу о времени, потребномъ для приспособленія коммерческихъ пароходовъ для перевозки войскъ (лошадей мы не везли).

Пароходы Добровольнаго флота, служащіе обыкновенно для перевозки новобранцевъ и переселенцевъ на Дальній Востокъ, не нуждались ни въ какихъ передѣлкахъ и были готовы по первому требованію. На погрузку потребовалось отъ 8 до 16 дней (8, 9, 10, 13 и 16). Пароходы Русскаго Общества Пароходства и Торговли потребовали отъ 9 до 18 дней (9, 17 и 18); но такъ какъ, съ окончаніемъ нѣкоторыхъ приспособленій, могла уже быть начата погрузка, и обѣ эти работы шли одновременно, то изъ времени на подготовку надо вычесть 4—6 дней, все равно потребныхъ на нагрузку.

Изъ 12-ти зафахтованныхъ для перевозки нашихъ войскъ

---

[1]) Профессоръ Н. А. Орловъ. „Совмѣстныя дѣйствія сухопутной арміи и флота“ стр. 8.

иностранныхъ пароходовъ 5 пришли въ Одессу уже приспособленными; но всѣ они оказались болѣе или менѣе неудовлетворительными, такъ что на двухъ изъ нихъ передѣлки заняли 20 и 10 дней, а на остальныхъ трехъ—отъ 3 до 4 дней. Семь пароходовъ приспособлялись въ Одессѣ, что потребовало отъ 8 до 35 дней (8, 16, 17, 35 и 3 по 13 дней). Погрузка взяла отъ 3 до 9 дней (3, 3 по 5, 6, 2 по 7, 2 по 8 и 3 по 9). Бо́льшее время, которое потребовалось на нагрузку пароходовъ Добровольнаго Флота, объясняется гораздо бо́льшей ихъ величиной, сравнительно съ остальными.

Время погрузки и выгрузки.

Норма времени для нагрузки и выгрузки парохода (на обѣ операціи вмѣстѣ) принимается въ 15—20 дней [1]).

Передѣлки пароходовъ вызываются, главнымъ образомъ, приспособленіемъ ихъ внутреннихъ помѣщеній для спанья большаго количества людей, устройствомъ обширныхъ лазаретовъ и особымъ устройствомъ камбузовъ (кухни) для одновременной варки принятой въ войскахъ пищи. Къ этому прибавляется устройство усиленнаго освѣщенія, вентиляціи, большаго количества душей (для перевозки въ тропикахъ) и легкаго снабженія всей этой массы людей водой для питья, заварки чаю и мытья. Для перевозки лошадей необходимо устройство стойлъ и, часто, уширеніе люковъ (отверстія въ палубѣ для опусканія въ трюмъ груза); послѣднее можетъ также явиться необходимымъ также для погрузки артиллеріи и повозокъ.

Въ чемъ состоятъ передѣлки коммерческаго парохода для приспособленія его для перевозки войскъ.

Но самая большая работа—это устройство мѣста для спанья; казалось-бы, что эту работу можно значительно сократить, если отказаться отъ принятаго у насъ обычая требовать устройства наръ и довольствоваться подвѣсными койками. Послѣднее окажется не только болѣе простымъ, дешевымъ и ускоряющимъ передѣлку парохода, но лучшимъ и въ гигіеническомъ отношеніи. Внутреннее помѣщеніе, заполненное двумя, однимъ надъ другимъ, рядами наръ, съ узкими между ними проходами, очевидно дѣлается темнымъ, трудно вентилируемымъ и пребываніе тамъ днемъ очень неудобно, такъ какъ только въ проходахъ можно стать во весь ростъ. Между тѣмъ, если въ этомъ-же помѣщеніи устроить подвѣсныя койки, которыя на день будутъ убираться въ другое помѣщеніе, или хотя-бы просто въ немъ-же

Двѣ системы устройства для спанья - нары и подвѣсныя койки.

Подвѣсныя койки надо предпочесть нарамъ.

[1]) Контракты на перевозку войскъ на Дальній Востокъ въ 1900 году военнаго вѣдомства съ Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли и съ С.-Петербургской фирмой Радау, и Министерства Финансовъ — съ англійской фирмой Вапъ-Лаунъ.

аккуратно раскладываться по бортамъ, всѣ эти недостатки будутъ устранены [1]). Убирать-же свои койки нижніе чины выучатся въ первый-же день.

Перечислю нѣкоторыя требованія, вызывающія передѣлки на пароходахъ, которыя приводятся въ контрактахъ на перевозку войскъ.

Устройство мѣстъ для спанья. Въ помѣщеніяхъ для людей должны быть устроены двойные (у американцевъ, перевозившихъ войска изъ Манильы въ Китай 3 ряда) ряды коекъ въ 6 футъ длиной и 2 фута шириной (Германцы дѣлали ихъ желѣзными оцинкованными съ металлическимъ переплетомъ).

Лазареты. Лазареты должны быть устроены на 2—$2^1/_2$% [2]) перевозимыхъ людей, съ отдѣльнымъ изолированнымъ помѣщеніемъ для заразныхъ больныхъ не меньше, чѣмъ на двѣ кровати.

Увеличеніе помѣщеній для офицеровъ. Число офицеровъ при войскахъ обыкновенно значительно превышаетъ число мѣстъ для классныхъ пассажировъ, если только пароходъ не спеціально пассажирскій, а потому и для нихъ приходится устраивать добавочныя помѣщенія.

Помѣщеніе для провизіи. Помѣщеніе для провизіи, при плаваніи въ 45 дней, должно быть устроено съ разсчетомъ, чтобы приходилось 6 куб. футовъ на человѣка.

Помѣщеніе для багажа. Багажное помѣщеніе должно вмѣщать по 10 куб. фута на человѣка, и по 20 куб. фута на офицера, при свободномъ доступѣ къ багажу.

Умывальники и души. На каждые 40 человѣкъ слѣдуетъ имѣть по умывальнику. На каждые 1000 человѣкъ должно быть 12 душей, соединенныхъ съ водопроводомъ соленой воды.

Запасы прѣсной воды и приспособленія для ея раздачи. Прѣсная вода должна отпускаться въ слѣдующемъ количествѣ: не менѣе двухъ бутылокъ для питья и одной бутылки для умыванія на каждаго человѣка въ сутки: независимо отъ сего, для варки чая и стирки бѣлья, ежедневно отпускается вода въ количествѣ трехъ бутылокъ на каждаго, изъ нихъ двѣ кипятку. Для этого, каждый пароходъ долженъ имѣть запасъ прѣсной воды и опрѣснитель, доставляющій не менѣе 15 тоннъ воды на каждую тысячу нижнихъ чиновъ для суточнаго пользованія. Точно также каждый пароходъ долженъ имѣть не менѣе четырехъ кубовъ съ общей вмѣстимостью въ 500 литровъ (40 ведеръ) на каждую

---

[1]) Такъ это сдѣлано на французскихъ военныхъ транспортахъ.

[2]) На германскихъ пароходахъ, которые везли войска въ Китай, на каждомъ изъ пароходовъ, на которыхъ помѣщалось отъ 1700 до 2000 человѣкъ, было по два лазарета, по 40 кроватей въ каждомъ.

тысячу человѣкъ, снабженныхъ надлежащимъ количествомъ кранновъ и помѣщенныхъ соотвѣтственнымъ образомъ въ кухнѣ или на палубѣ, для самостоятельнаго пользованія горячей водой, необходимой для чая. На палубѣ должно постоянно имѣться въ особыхъ сосудахъ (бакахъ) подъ тентами половинное количество дачи прѣсной воды людямъ для питья; въ бакахъ должно имѣться такое количество кранновъ, чтобы скорый отпускъ воды людямъ не встрѣчалъ затрудненій.

Устройство камбузовъ (кухонь).

Въ камбузѣ (кухнѣ) должны быть котлы такой вмѣстимости, чтобы обѣдъ могъ приготовляться одновременно на всѣхъ перевозимыхъ нижнихъ чиновъ; котлы должны имѣть емкость по расчету 65 куб. дюйм. на человѣка. Для каши должны быть особые котлы, емкостью по 35 куб. дюймовъ на человѣка.

Пекарня.

Должна быть также устроена пекарня, снабженная столами, квашнями, полками и стойками. Печи должны быть достаточной вмѣстимости, чтобы выпекать по одному фунту хлѣба на человѣка въ день.

Устройство верхней палубы.

Верхняя палуба должна быть такъ устроена, чтобы на ней было достаточное свободное пространство для того, чтобы по крайней мѣрѣ одна треть нижнихъ чиновъ поперемѣнно могла ночевать на палубѣ, а въ теченіи дня всѣ перевозимые нижніе чины могли-бы пользоваться имъ для прогулокъ. Сверхъ этого на верхней палубѣ должно быть особое пространство для живаго скота, предназначеннаго для продовольствія людей, не болѣе 20 быковъ для каждаго парохода.

Запасъ живаго скота.

Рефрижираторы.

Емкость хѳлоднаго помѣщенія для провизіи должна быть достаточна, чтобы, при рейсѣ въ 45 дней, вмѣщать 3 фунта мяса и 10 фунтовъ овощей—на человѣка. Камеры должны быть изолированы древеснымъ углемъ.

На германскихъ пароходахъ рефрижираторы вмѣщали въ себѣ мяса для 2500 человѣкъ на двѣ недѣли.

На американскомъ транспортѣ „Sumner“, одномъ изъ принадлежащихъ военному вѣдомству (U. S. army transports), который перевозитъ около 1000 человѣкъ, рефрижираторъ вмѣщаетъ болѣе 100.000 фунтовъ мяса. Мясо въ камерахъ подвѣшивается въ нѣсколько рядовъ. Для недѣльныхъ запасовъ мяса, зелени и пр. имѣется еще два малыхъ рефрижиратора. Они устроены главнымъ образомъ для того, чтобы рѣже ходить въ большой рефрижираторъ.

Спасательные пояса.

Судно должно быть снабжено спасательными поясами въ количествѣ одного на каждаго человѣка, и они должны подвѣшиваться у изголовья каждой койки.

Мѣсто для ружей.

Мѣста для ружей должны быть устроены въ помѣщеніяхъ для нижнихъ чиновъ въ количествѣ, равномъ числу людей, для которыхъ предназначается помѣщеніе.

Какъ англичане перевозили свои индѣйскія войска.

Всѣ эти требованія примѣнялись англичанами при перевозкѣ ихъ европейскихъ войскъ. Что-же касается до туземныхъ, напр., индѣйскихъ, которыя они везли въ Китай, то съ ними они не находили нужнымъ церемониться. Для ихъ перевозки были зафрахтованы обыкновенные грузовые пароходы и люди помѣщались въ верхнихъ этажахъ трюмовъ, прямо на палубѣ, на которую далеко не вездѣ клались циновки. Только для ружей были поставлены посреднѣ каждаго помѣщенія пирамиды, весь-же свой багажъ каждый солдатъ клалъ себѣ подъ голову въ видѣ подушки. Спали люди въ новалку, тутъ-же ѣли. Мылись на верхней палубѣ. На верхней-же палубѣ были сложены какія-то кирпичныя печурки, въ которыя были вмазаны большіе желѣзные котлы для варки риса и овощей. Въ помѣщеніяхъ было довольно грязно. Искусственной вентиляціи не было. Освѣщеніе было плохое, въ видѣ свѣчныхъ фонарей, и то въ весьма ограниченномъ количествѣ. Офицеры индѣйскихъ войскъ помѣщались въ каютахъ 2-го класса довольно тѣсно, по 5—6 человѣкъ вмѣстѣ. Въ столовую 1-го класса они не допускались.

Передѣлки парохода для приспособленія его для перевозки лошадей.

Для перевозки лошадей также необходимы обширныя работы по приспособленію пароходовъ, заключающіяся, главнымъ образомъ, въ устройствѣ стойлъ, усиленной вентиляціи и обильнаго снабженія прѣсной водой.

Въ какихъ палубахъ помѣщаются лошади.

Стойла устраиваются во всѣхъ крытыхъ палубахъ, высота которыхъ не меньше 7 футъ (на американскомъ транспортѣ „Pak-Ling“ лошади помѣщались въ четырехъ закрытыхъ палубахъ). На верхней палубѣ избѣгаютъ ставить лошадей, но напр. на американскомъ лошадиномъ транспортѣ „Athenian“ (1900 г.) стойла были устроены не только на верхней палубѣ, но и въ особой палубѣ, надстроенной надъ верхней. На этихъ двухъ палубахъ стойки были забраны досчатымъ фальшбортомъ (т. е. эти палубы были ограждены сплошной досчатой стѣной), а сверху настлана настоящая палуба (крыша). Въ этихъ надстройкахъ, благодаря ихъ ажурности, можно было обойтись безъ искусственой вентиляціи, и воздухъ всегда былъ хорошій. Японцы также перевозили (1900 г.) лошадей на верхней палубѣ.

Размѣры стойлъ для лошадей.

Стойла не имѣютъ еще вполнѣ установившихся размѣровъ. Какъ у американцевъ, такъ и у нѣмцевъ (1900 г.) длина стойла дѣлалась 6 ф. 10 д., но ширину стойла первые дѣлали 2 ф. 6 д.,

а вторые—2 ф. 10 д. По русскимъ-же даннымъ [1]) (напр. Положеніе о перевозкѣ войскъ водою, приказъ по военному вѣдомству № 70, Марта 17 дня 1893 г.), длина стойла должна быть 9—8 футъ, а ширина 3 ф. 8 д.—3 ф. 3 д., и только въ случаѣ крайности длина можетъ быть допущена отъ 6 ф. 3 д. до 5 ф. 9 д. и ширина до 2 ф. 9 д. Высота стойлъ (русскія данныя)—3 фута.

Устройство стойлъ для лошадей.

Лошади помѣщаются по одной въ стойлѣ, и только мулы (англичане 1900 г.) перевозились по два въ стойлѣ.

Ряды стойлъ идутъ вдоль парохода параллельными рядами. Между каждыми двумя рядами долженъ быть свободный проходъ (8 ф. 2 д. шириной по русскимъ даннымъ) для вывода лошадей. Лошади стоятъ головами къ проходу и задомъ къ смежному ряду. Англичане (1900 г.) устраивали проходы по обѣимъ сторонамъ каждаго ряда стойлъ, что очень удобно для чистки стойлъ.

Стойла дѣлаются деревянныя и спереди закрываются двумя съемными досками. Иногда эти перекладины не дѣлаются (у американцевъ), такъ какъ лошади сильно о нихъ трутся при качкѣ. (Рекомендуютъ эти перекладины обертывать чѣмъ нибудь мягкимъ, напр. соломенными жгутами). Но тогда уже обязательно лошадь должна быть въ особомъ парусиномъ хомутѣ съ лямками, концы которыхъ привязываются къ столбамъ.

Для той же цѣли въ томъ мѣстѣ, гдѣ проходитъ чрезсѣдельная подпруга, подъ лошадь подводятъ особаго рода подвѣсы, на которыхъ можно нѣсколько и приподнимать лошадь отъ палубы. Эти подвѣсы могутъ быть заготовлены средствами той кавалерійской части, которая подлежитъ перевозкѣ. Нѣмцы (1900 г.) подобныхъ подвѣсовъ не имѣли, и только тѣ лошади, которыя уставали или заболѣвали, приподнимались и оставлялись на нѣкоторое время въ висячемъ положеніи. Англичане (1900 г.), чтобы лошадь не терлась боками, привязывали съ обѣихъ ея сторонъ небольшіе парусинные мѣшки—подушки, набитыя сѣномъ.

Закрома, въ видѣ желѣзныхъ оцинкованныхъ ящиковъ, подвѣшиваются къ передней съемной доскѣ, которая служитъ и запоромъ. Американцы (1900 г.), у которыхъ такихъ досокъ не было, ставили закрома прямо на палубу, ослабляя хомуты, чтобы лошадямъ удобнѣе было ѣсть.

Перегородки, какъ между рядами, такъ и между стойлами, дѣлаются досчатыя, сплошныя (у американцевъ) или не сплошныя у (нѣмцевъ).

[1]) Въ 1900 г. русскіе не перевозили изъ Европейской Россіи въ Китай лошадей, германцы же напр., перевезли изъ Австраліи и изъ Санъ-Франциско около 6000 лошадей.

Желѣзная палуба въ помѣщеніяхъ для лошадей должна быть покрыта деревянной настилкой, сплошной или въ видѣ отдѣльныхъ щитовъ, и какъ въ стойлахъ, такъ и въ проходахъ между ними на палубѣ или на настилкѣ должны быть набиты параллельными рядами рейки. Это очень сильно помогаетъ лошадямъ удерживаться на качкѣ.

Приспособленія для уборки жидкой грязи.

Для стока жидкой грязи по всѣмъ палубамъ должны быть проведены въ достаточномъ количествѣ желоба для отвода ея въ особые резервуары, откуда она могла бы выкачиваться помпой; точно также должны быть сдѣланы добавочные шпигаты (отверстія въ борту, направленныя внизъ, устье которыхъ на уровнѣ палубы), для прямаго стока жидкостей въ море.

Вентиляція.

Пароходъ, везущій лошадей, долженъ имѣть особенно усиленную вентиляцію, въ настоящее время обязательно—электрическую. На американскомъ пароходѣ Pak-Ling, на которомъ въ четырехъ палубахъ помѣщалось 900 лошадей, воздухъ въ помѣщеніяхъ былъ отличный, благодаря двойной электрической вентиляціи, и нагнетательной и вытяжной. Вентиляціонныя трубы обыкновенно располагаются по бортамъ.

Температура въ помѣщеніяхъ для лошадей.

Наилучшая температура для лошадей заключается въ предѣлахъ отъ 7 до 12° Р. Для ея достиженія желательно пользоваться редорежираторами.

Приспособленія для погрузки лошадей.

Для погрузки лошадей должны быть устроены особыя приспособленія—или стропы, или особыя клѣтки въ видѣ стойла. Вѣсъ лошади отъ 30 до 40 пудовъ, и на эту подъемную силу и должны быть разсчитаны приспособленія.

Люки (отверстія въ палубѣ), должны быть въ случаѣ надобности соотвѣтственнымъ образомъ расширены.

Лучше всего водить лошадей по сходнямъ, какъ это дѣлали американцы (1900 г.). Напр., на пароходѣ Pak-Ling всѣ четыре его палубы, въ которыхъ были размѣщены лошади, соединялись между собою въ трехъ мѣстахъ пологими и удобными сходнями со сплошными деревянными стѣнками съ боковъ. Благодаря сходнямъ, въ случаѣ надобности лошади легко могутъ быть выводимы для прогулки на верхнюю палубу или переводимы изъ одной палубы въ другую.

Запасъ прѣсной воды.

Запасъ прѣсной воды долженъ быть такъ разсчитанъ, чтобы безъ труда можно было расходовать ежедневно на каждую лошадь отъ 1 1/2 до 3-хъ ведеръ, въ зависимости отъ температуры. Обширныя цистерны для прѣсной воды должны находиться въ каждой палубѣ, изъ которыхъ она можетъ уже разноситься по стойламъ въ ведрахъ.

При разсчетѣ запасовъ фуража, надо класть на каждую лошадь ежедневно: овса—12 фунтовъ, прессованнаго сѣна—10 фунтовъ, соломы для подстилки—4 фунта. Прибавивъ сюда $2^1/_4$ ведра для питья (средняя цифра), получимъ общій вѣсъ ежедневнаго фуража для лошади—около $2^1/_2$ пудовъ. Запасъ фуража.

Нижеслѣдующія цифры относятся до перевозки изъ Одессы въ Китай и въ нашу Приморскую область [1]). Стоимость перевозки.

На пароходахъ Добровольнаго Флота. Войска, въ количествѣ 300 чел., перевозятся по слѣдующему (уменьшенному) тарифу, въ который входитъ и полное продовольствіе перевозимыхъ.

Каютный пассажиръ	400 р.
Штабъ-офицерамъ должно быть отведено два мѣста за	600 „
Мѣсто въ улучшенномъ палубномъ помѣщеніи .	150 „
Палубное помѣщеніе	100 „

Для расплаты за перевозки командъ бо̀льшей численности (она исчисляется не по числу лицъ, назначенныхъ на одинъ и тотъ же пароходъ, а по числу ихъ, заявленному къ одновременной перевозкѣ), уменьшенные тарифы понижаются въ слѣдующей пропорціи: при численности отъ 300 до 500 человѣкъ на каждаго человѣка сверхъ 300 дѣлается скидка съ тарифной платы въ размѣрѣ 2%, съ 501 до 1000 человѣкъ на каждаго сверхъ 500 скидывается 5%, отъ 1001 до 2000 на каждаго сверхъ 1000 скидывается 6%, и за всѣхъ прочихъ сверхъ 2000 скидывается 8%.

Количество багажа, перевозимаго безплатно:

На каютнаго пассажира, получившаго два мѣста . .	10 п.	или куб.	фут.
„ „ „ „ одно мѣсто. .	5 „	„	„ „
„ палубнаго „ „	2 „	„	„ „

Войсковое имущество, отправляемое вмѣстѣ съ воинскими чинами въ количествѣ, превышающемъ эти нормы, перевозится какъ военный грузъ, на условіяхъ, опредѣляемыхъ особыми нормами.

Пошлины въ портахъ и за проходъ Суэцкимъ каналомъ платитъ Добровольный Флотъ.

На пароходахъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли. За 28 офицеровъ, 1400 нижнихъ чиновъ и 60,000 пудовъ груза, перевезенныхъ на пароходѣ „Одесса“ уплочено 185,000 рублей.

---

[1]) Я съ намѣреніемъ привожу не среднія цифры, а всѣ цифры въ отдѣльности, чтобы показать, какъ онѣ могутъ быть разнообразны, когда перевозка войскъ является внезапной.

Кромѣ того, уплачивалось за каждаго офицера по 3 рубля и за каждаго нижняго чина 40 к. въ сутки за продовольствіе. Обратная перевозка въ Одессу, за исключеніемъ платы за продовольствіе, входитъ въ эту-же сумму.

Пошлины въ портахъ и за проходъ Суэцкимъ каналомъ уплачиваются обществомъ.

На девяти пароходахъ, поставленныхъ С.-Петербургской фирмой Радау.

За каютное помѣщеніе . . . . . 525 рублей.
„ мѣсто въ улучшен. палубн. помѣщеніи 350 „
„ первые 3999 нижнихъ чиновъ . . . . 125 „
„ каждаго сверхъ этой цифры . . . . . 180 „

Въ эту цѣну включено и полное продовольствіе.

Количество неоплачиваемаго отдѣльно багажа—по правиламъ Добровольнаго Флота. За весь излишній противъ сего грузъ—64 к. съ кубическаго фута.

Пошлины въ портахъ и часть пошлинъ (за пассажировъ) за проходъ Суэцкимъ каналомъ платитъ Радау, другую часть—правительство.

На трехъ пароходахъ, поставленныхъ лондонской фирмой Ванъ-Лаунъ.

За офицера . . . . . 54 фунта стерлинговъ съ продовольствіемъ.
„ нижняго чина . . 16 „ „ безъ продовольствія.
„ грузъ . . . . . 50 шиллинговъ за 40 куб. фут.

Часть пошлины за проходъ Суэцкимъ каналомъ, приходящейся за пароходъ, платятъ подрядчики, а за пассажировъ—правительство.

Примѣчаніе. Въ стоимость перевозки на всѣхъ пароходахъ, за исключеніемъ пароходовъ Добровольнаго Флота [1]), вошла и стоимость приспособленія пароходовъ для перевозки войскъ.

Время перевозки на Дальній Востокъ.

По контрактамъ время перевозки—для пароходовъ Добровольнаго Флота—60 дней, для Русскаго Общества Пароходства и Торговли—40 дней, для фирмы Радау—отъ 42 до 45 дней, для фирмы Ванъ-Лаунъ—не обозначена.

Средняя скорость пароходовъ должна быть не меньше 11—12 узловъ.

---

[1]) Которые передѣлки не требовали.

На самомъ дѣлѣ нѣкоторые пароходы употребили слѣдующее время на переходъ изъ Одессы въ Портъ-Артуръ и Владивостокъ: Скорость пароходовъ.

Пароходы Добровольнаго Флота:

Воронежъ	48 дней.	Въ Портъ-Артуръ.
Саратовъ	44 дня.	
Херсонъ	43 „	

Русскаго Общества Пароходства и Торговли:

Одесса	37 дней.	Въ Портъ-Артуръ.
Николай II	50 „	
Чихачевъ	40 „	во Владивостокъ.

Фирмы Радау:

Корея	49 дней.	Во Владивостокъ.
Чита ди Милано . . .	38 „	
Марія Терезія	43 дня.	

Для разсчета количества транспортовъ, при данныхъ ихъ размѣрахъ, необходимаго для перевозки десанта извѣстной силы, могутъ быть даны нѣкоторыя среднія цифры. При большомъ количествѣ пароходовъ онѣ даютъ довольно точный результатъ, но къ отдѣльнымъ пароходамъ ихъ надо прилагать крайне осторожно, такъ какъ тутъ могутъ быть очень значительныя отступленія отъ нормы. Разсчетъ количества транспортовъ, необходимаго для перевозки даннаго десанта.

Напр., пассажирскій пароходъ Добровольнаго Флота „Херсонъ“ (водоизмѣщ. 10.675 тоннъ, ходъ 19½ узловъ) перевезъ (1900 г.) 1663 человѣка, а такой-же величины пароходы „Воронежъ“ и „Кіевъ“ (10.750 тоннъ, ходъ 12½ узл.), но предназначенные главнымъ образомъ для перевозки товаровъ, могли принять [1])—первый только 1057, а второй—1002 человѣка.

На американскомъ пароходѣ „Pak-Ling“ (водоизмѣщ. 5500 т.), превосходно приспособленномъ для перевозки лошадей, помѣщалось ихъ 900, а на германскомъ пароходѣ „Bosnia“ (водоизм. 5000 т.), меньшей величины, было перевезено 1162 лошади. Это объясняется тѣмъ, что послѣдній пароходъ служилъ передъ этимъ

[1]) Я исхожу изъ того положенія, что при недостаткѣ пароходовъ при внезапной перевозкѣ войскъ въ Китай, каждый пароходъ былъ использованъ полностью.

для перевозки скота между Германіей и Америкой, а потому и оказался болѣе приспособленнымъ для такой перевозки.

Не надо смѣшивать термины водоизмѣщеніе и вмѣстимость.

При разсчетахъ часто смѣшиваютъ два совершенно различныхъ термина—*водоизмѣщеніе* (displacement) и вмѣстимость (gross-tonnage) парохода [1]).

Водоизмѣщеніе.

Водоизмѣщеніе корабля—это объемъ вытѣсненной имъ воды, т. е. полный *вѣсъ* корабля; почему водоизмѣщеніе и выражается въ вѣсовыхъ единицахъ—*тоннахъ* (62,028 пуда), а не въ объемныхъ. Эта мѣра и служитъ для характеристики величины военныхъ кораблей.

Чтобы по водоизмѣщенію, выраженному въ тоннахъ, найти объемъ подводной части въ кубическихъ футахъ, слѣдуетъ помножить его на 35, если корабль плаваетъ въ соленой океанской водѣ, и на 36—для простой воды.

Вмѣстимость.

Вмѣстимость—это спеціальная мѣра для *купеческихъ* кораблей, и представляетъ изъ себя *объемъ* всѣхъ внутреннихъ и закрытыхъ его помѣщеній, въ которыя онъ можетъ принимать грузъ. Это очень важный элементъ купеческаго корабля, такъ какъ обыкновенно онъ фрахтуется, платитъ портовые, маячные и иные сборы (напр. при проходѣ черезъ каналы) — по вмѣстимости. По международному соглашенію вмѣстимость опредѣляется по особымъ правиламъ Мурсома, которыя приняты и въ Россіи. Изъ вычисленнаго по нимъ объема внутреннихъ помѣщеній вычитаютъ объемы машиннаго и котельнаго отдѣленій, прилегающихъ къ послѣднимъ угольныхъ ямъ, и помѣщенія для экипажа. Результатъ выражается въ *регистровыхъ тоннахъ* (регистровый тонъ равенъ 100 кубич. футамъ).

Тонны вмѣстимости.

Для разсчетовъ надо принимать во вниманіе только вмѣстимость.

Вотъ именно эта вмѣстимость и важна для разсчета числа людей, лошадей и груза, которые можетъ поднять пароходъ; а совсѣмъ не водоизмѣщеніе, которое въ этомъ отношеніи собственно даетъ очень мало указаній [2]). На сколько различны водоизмѣщеніе и вмѣстимость того-же корабля, показываетъ слѣдующая табличка:

[1]) Эта ошибка дѣлается даже въ спеціальныхъ изданіяхъ. Напр., въ изданіи „Военные флоты и морская справочная книжка“ эта ошибка повторяется изъ года въ годъ (изданія 1897, 1899 и 1901 года), что необходимо имѣть въ виду пользующимся этой книжкой. Цифры, помѣщенныя въ этой книжкѣ (изд. 1901 г. стр. 837—861) относятся до *вмѣстимости*, а не до *водоизмѣщенія* пароходовъ.

[2]) Между тѣмъ, почти всѣ сухопутные писатели при своихъ разсчетахъ ссылаются на водоизмѣщеніе.

Элементы. / Названіе и паціон. парохода.	Водоизмѣщеніе.	Вмѣстимость.	Ходъ.
Oceanic (Англ.)	28,500 т.	17,274 т.	20 узл.
St. Paul (Амер.)	14,000 „	11,629 „	21 „
Teutonic (Англ.)	12,000 „	9,984 „	20 „
Москва (Добр. фл.) . . .	12,050 „	7,267 „	20 „
Воронежъ (Добр. фл.) .	10,750 „	5,331 „	12½ „
Phoenicia (Герм.)	8,500 „	7,412 „	13 „
Амуръ (Росс.) [1])	1,900 „	1,000 „	ок. 9 „
Эрикъ (Данія) [1])	1,850 „	850 „	ок. 8 „

Таблица эта кромѣ того показываетъ, что отношеніе между водоизмѣщеніемъ и вмѣстимостью далеко не постоянно, а потому всѣ разсчеты, сдѣланные по водоизмѣщенію, окажутся невѣрными, и исправить ихъ умноженіемъ на какой либо постоянный коэфиціентъ нельзя. Да оно и понятно: помѣщенія для людей и груза сравнительно уменьшаются при увеличеніи вѣса и объема, отданнаго напр. на машину (т. е. при большемъ ходѣ), или на запасы угля (т. е. при большемъ проходимомъ пространствѣ), и усчитать все это крайне трудно.

Вся вмѣстимость не можетъ быть использована для живаго груза.

Итакъ, всѣ разсчеты должны вестись по вмѣстимости. Понятно однако, что если вся вмѣстимость можетъ быть использована для груза, это не примѣнимо къ людямъ и лошадямъ, которые не могутъ быть помѣщены въ тѣхъ помѣщеніяхъ, которыя лишены свѣта и воздуха. Поэтому надо при этихъ расчетахъ нѣкоторый процентъ съ вмѣстимости скинуть. Процентъ этотъ довольно постояненъ и въ среднемъ можно его считать 27%. Тогда, если раздѣлить использованную вмѣстимость (въ нее я включилъ и *войсковой* грузъ) на число перевезенныхъ людей, то оказывается, что въ среднемъ получится около 3-хъ тоннъ вмѣстимости на человѣка, *для дальней перевозки.*

Число тоннъ вмѣстимости на пѣхотинца.

Такимъ образомъ, *чтобы получить число людей, которое можно перевезти (съ войсковымъ грузомъ) на имѣемыхъ пароходахъ, надо сложить ихъ вмѣстимости, взять отъ суммы – 73%,*

[1]) Въ числѣ зафрахтованныхъ для маневровъ 1901 г.

и полученное число тоннъ вмѣстимости раздѣлить на три. 27% вмѣстимости можетъ быть использовано для груза, сверхъ войсковаго.

Если для простоты скидывать со вмѣстимости 25%, то можно всю вмѣстимость дѣлить прямо на 4.

Напр. въ послѣдней перевозкѣ войскъ на Дальній Востокъ, приняло участіе 5 пароходовъ Добровольнаго Флота, общая вмѣстимость которыхъ была 29,676 тоннъ. Раздѣливши это на 4, получимъ 7,419. На самомъ-же дѣлѣ было перевезено 6,805 человѣкъ. Чтобы получить болѣе точную цифру, возьмемъ отъ суммы вмѣстимости 73%, что составитъ 21,663 тонна, раздѣливъ которые на 3, получимъ 7,221 т. е. результатъ болѣе близкій къ дѣйствительности. Полученная разница на 416 человѣкъ вполнѣ объясняется тѣмъ, что на одномъ изъ пароходовъ было перевезено 24 орудія, а другой былъ превращенъ уже во вспомогательный крейсеръ, а потому имѣлъ орудія, боевые запасы и усиленный комплектъ команды.

Среднее число тоннъ использованной вмѣстимости, приходящееся на человѣка, для всѣхъ 20 пароходовъ, участвовавшихъ въ перевозкѣ, оказалось—2,9.

На германскомъ пароходѣ Phoenicia (вмѣстимость 7,412 тоннъ) было перевезено 2,000 человѣкъ и 2,000 тоннъ груза. Грузъ какъ разъ и составляетъ 27% отъ вмѣстимости, а людей по вычисленію выходитъ 1,801 т. е. на 199 человѣкъ меньше, чѣмъ ихъ было въ дѣйствительности.

Для короткихъ перевозокъ, продолжающихся нѣсколько дней, цифры эти могутъ быть значительно измѣнены. Въ этомъ случаѣ на каждаго человѣка, считая тутъ и войсковой грузъ, можно положить отъ $1^1/_2$ до 2 тоннъ могущей быть использованной вмѣстительности (73% отъ полной).

Число тоннъ вмѣстимости на лошадь.

Основываясь на опытѣ перевозки лошадей германцевъ и англичанъ (1900 г.), можно сказать, что *на каждую лошадь требуется въ среднемъ около 4-хъ тоннъ (4,1) отъ использованной вмѣстимости (73%).* Наименьшая цифра—3 тонна приходится на германскій пароходъ „Bosnia“, что объясняется тѣмъ, что онъ служитъ передъ этимъ для перевозки скота. Наибольшая цифра — 5 тоннъ получилась для англійскихъ пароходовъ.

Цифра эта выведена изъ опыта дальней перевозки; но надо думать, что если для ближней перевозки можно потѣснить людей, едва-ли это можно сдѣлать для лошадей. Поэтому будемъ принимать эту цифру постоянной, внѣ зависимости отъ времени перевозки.

Эти цифры годятся конечно только для расчета перевозки лошадей, но не для перевозки кавалеріи; число конюховъ было по одному на каждые 10 лошадей.

Число тоннъ вмѣстимости на кавалериста.

Исходя изъ выведенныхъ цифръ, можно считать, что *на каждаго кавалериста слѣдуетъ считать около 7 тоннъ могущей быть использованной вмѣстимости, для дальней перевозки, и около 6 тоннъ для непродолжительной перевозки.*

Число тоннъ вмѣстимости на полевое орудіе.

При расчетѣ перевозки артиллеріи, можно принимать во вниманіе только лошадей и людей, основываясь на вышевыведенныхъ нормахъ. Что-же касается до орудій, и вообще матеріальной части артиллеріи, то на пароходахъ достаточной величины (начиная примѣрно съ 3,000 тоннъ) она съ избыткомъ помѣстится въ тѣхъ 27% отъ вмѣстимости, которыя не могутъ быть использованы для живаго груза. Надо полагать поэтому, *что на каждое орудіе надо считать около 85 тоннъ могущей быть использованной вмѣстимости для дальней перевозки, и около 65 тоннъ для непродолжительной перевозки.*

Приложимъ выведенныя нормы на примѣрѣ. Предполагается, что пароходъ Добровольнаго Флота „Петербургъ“ (водоизмѣщеніе 9,460 тоннъ, вмѣстимость — 5,336 тоннъ) перевезетъ на *короткое разстояніе* (меньше 30 часовъ) 2,971 человѣкъ, 151 лошадь и 16 полевыхъ орудій.

Чтобы это соотвѣтствовало выведеннымъ нормамъ ($1^1/_2$ тонна на человѣка, 4 тонна на лошадь), вмѣстимость его должна быть 6,610 тоннъ. Основываясь на другомъ расчетѣ ($1^1/_2$ тонна на пѣхотинца и 65 тоннъ на полевое орудіе), вмѣстимость его должна быть 6,780 тоннъ. Такимъ образомъ предполагается, что онъ перевезетъ гораздо больше, чѣмъ допускаетъ его вмѣстимость, а именно предполагается использовать подъ живой грузъ почти всю его вмѣстимость (4,960 и 5,085 тоннъ по первому и по второму расчету). Отчасти это можетъ быть объяснено тѣмъ, что пароходъ этотъ спеціально приспособленъ для перевозки людей (ходъ его 19 узловъ), а во вторыхъ и тѣмъ, что, вѣроятно, если не лошадей, то людей предназначается размѣстить очень тѣсно [1]).

Приложимъ еще наши нормы къ произведенному на маневрахъ 1901 г. опыту перевозки войскъ на короткое разстояніе. На восьми пароходахъ (общее ихъ водоизмѣщеніе—14,350 тоннъ, а общая вмѣ-

[1]) Норма для парохода „Петербургъ“ для перевозки изъ Батума въ Одессу—2,000 человѣкъ (соглашеніе относит. перевозки воинскихъ чиновъ на пароходахъ Добровольнаго флота § 6, Цирк. Главн. Штаба № 66, отъ 18 Марта 1897). Если сбавить лишнихъ 971 человѣкъ, то вмѣстимость окажется 5,154 тонна, т. е. почти соотвѣтствующая дѣйствительности.

стимость — 7,030 тоннъ [1]) былъ оперевезено 3,547 чел. пѣхоты и 12 полевыхъ орудій. Войсковой грузъ (обозы 1-го и 2-го разряда) состоялъ изъ 156 повозокъ. Лошадей было 262 (129 артиллерійскихъ и 133 подъемныхъ). Для перевозки такого десанта по нашимъ нормамъ потребно 6,633 тонна могущей быть использованной (т. е. 73% отъ полной) вмѣстимости. Между тѣмъ, если взять 73% отъ 7,030 тоннъ, мы получимъ, что на данныхъ пароходахъ можно было использовать лишь 5,135 тоннъ, на самомъ-же дѣлѣ использовали почти всю ихъ вмѣстимость (94% вмѣсто 73%). Дѣйствительно, люди были помѣщены до крайности тѣсно (они не имѣли ни наръ, ни коекъ, и спали прямо на палубѣ) въ грузовыхъ трюмахъ, лишенныхъ иллюминаторовъ (боковыхъ окошекъ): даже офицеры помѣщались въ верхнихъ трюмахъ съ самымъ скуднымъ освѣщеніемъ, а часть лошадей была помѣщена на верхней палубѣ. Въ виду того, что вся вмѣстимость была использована для помѣщенія людей, войсковой грузъ, который обыкновенно свободно умѣщается въ 27% вмѣстимости, не могущей быть использованной подъ живой грузъ, пришлось размѣстить главнымъ образомъ на верхней палубѣ. Сравнительно хорошо была помѣщена артиллерія (12 орудій на двухъ транспортахъ, общей вмѣстимостью въ 1,700 тоннъ), но изъ-за этого тѣмъ болѣе тѣсно была размѣщена пѣхота. Напр. на одномъ изъ транспортовъ, вмѣстимостью въ 880 тоннъ, было помѣщено 433 человѣка, 52 лошади и 72 повозки.

Привожу нѣкоторыя цифры, взятыя изъ источниковъ, въ большинствѣ официальныхъ [2]), которыя могутъ служить пособіемъ для расчета количества могущихъ быть перевезенными войскъ.

Пространство.

Необходимое пространство на живые и мертвые военные грузы.

§ 56. Переѣзды водою дѣлятся на три категоріи:

а) короткіе—продолжающіеся менѣе 6-ти часовъ.

б) продолжительные—отъ 6 до 30 часовъ.

в) дальніе—болѣе 30 часовъ.

§ 57. При размѣщеніи нижнихъ чиновъ на судахъ, на каждаго человѣка, въ зависимости отъ продолжительности плаванія, должно быть отводимо пространство:

---

[1]) Такой малый процентъ вмѣстимости отъ водоизмѣщенія объясняется тѣмъ, что пароходы всѣ были очень небольшіе (самый большой 1900 тоннъ водоизмѣщенія). Это еще разъ показываетъ, на сколько выгодно во всѣхъ отношеніяхъ большое водоизмѣщеніе (стр. 56).

[2]) Изъ неофиціальныхъ источниковъ я бралъ только такія цифры которыхъ нѣтъ въ официальныхъ.

а) при короткихъ переѣздахъ: на палубѣ — не менѣе $5^1/_2$ кв. ф., а въ трюмѣ—не менѣе $5^1/_2$ кв. ф. площади и 36 кубич. ф. воздуха:

б) при продолжительныхъ переѣздахъ: на палубѣ — не менѣе 10 кв. ф. площади, а въ трюмѣ—не менѣе 10 кв. ф. площади и воздуха отъ 66 до 72 куб. ф.;

в) при дальнихъ переѣздахъ: на палубѣ — 12 кв. ф. площади, а въ трюмѣ отъ 12—14 кв. футъ площади и отъ 72 до 84 куб. ф. воздуха:

г) при переправахъ помѣщается на палубѣ среднимъ числомъ около 10 человѣкъ на кв. сажень.

Примѣчаніе. Высота трюмовъ должна быть не менѣе 6 футъ.

§ 58. Лошади помѣщаются на палубѣ судовъ или въ трюмѣ. Для каждой лошади полагается мѣста, какъ для трехъ человѣкъ, на палубѣ 30 кв. ф. ($3^1/_4$ ф. въ ширину и 9 ф. въ длину), въ трюмѣ 39—42 кв. фута, при высотѣ трюма не менѣе 7 футъ.

§ 59. Обозъ, войсковыя тяжести и орудія съ зарядными ящиками помѣщаются на тѣхъ-же судахъ, на которыхъ перевозятся войска, при чемъ полагается мѣста:

для орудія	45	кв. ф.
„ передка	35	„ „
„ зарядnаго ящика и четырехколесной повозки	80	„ „
„ двухколесной повозки	45	„ „

Примѣчаніе. Для выигрыша мѣста дозволяется: оглобли, дышла и колеса повозокъ снимать.

Вѣсъ.

Вѣсъ эскадрона кавалеріи.

10 офицер. и 150 нижн. чин. съ багажемъ .	25,5	тоннъ.
Провіантъ на 1 мѣсяцъ и воды на 14 дней .	25,0	„
160 лошадей со сбруей	95,75	„
Фуражъ и воды на 1 мѣсяцъ	185,825	„
Итого . .	332,075	тоннъ.

Вѣсъ батарейной батареи.

7 офицер. и 182 нижн. чина съ багажемъ .	29,4	тоннъ.
Провизія и вода на недѣлю	12,8	„
87 лошадей	50,86	„
Фуража на 1 недѣлю	27,5	„
9 лафетовъ	10,9	„

25 орудійныхъ передковъ	22,8 тоннъ.
16 заднихъ ходовъ	17,0 „
Обозъ и принадлежности	19,66 „
Итого . .	190,92 тоннъ.

Различные вѣса.

Вѣсъ лошади около	34 пудовъ.
Сбруя около	3 „
На лошадь въ день: овса	12 фунт.
„ „ „ „ пресованаго сѣна .	10 „
„ „ „ „ соломы для подстилки.	4 „
„ „ „ „ воды для питья . . .	$2^1/_3$ ведра.
Всего фуража . . .	2,7 пуд.

Сколько перевозили войскъ военные транспорты.

Нижеслѣдующіе данныя относятся до *непродолжительной перевозки*, не больше двухъ сутокъ. Данныхъ вмѣстимости у меня для нихъ нѣтъ.

Транспортъ, *водоизмѣщеніемъ* въ 5,450 тоннъ, беретъ: 1,319 человѣкъ, 145 лошадей, 16 орудій полевой артиллеріи (2 батареи) и 3,540 пудовъ войсковаго груза (1,540 на долю артиллеріи и 2,000 на долю пѣхоты).

Идя обратно, по вышеуказаннымъ нормамъ отъ количества людей и лошадей къ вмѣстимости ($1^1/_2$ тонны на человѣка, 4 тонны на лошадь), и не кладя ничего на матеріальную часть артиллеріи (стр. 224), получимъ — вмѣстимость транспорта около 3,400 тоннъ; что представляетъ изъ себя цифру вполнѣ вѣроятную.

Принимая, вмѣсто нормы для лошадей, норму для полеваго орудія (65 тоннъ на орудіе), т. е. считая 1,045 человѣкъ пѣхоты, (254 челов.—личный составъ батарей—войдетъ въ норму орудій) 17 лошадей пѣхоты и 16 орудій, получимъ, что вмѣстимость транспорта будетъ около 3,550 тоннъ.

Транспортъ, *водоизмѣщеніемъ* въ 5,100 тоннъ, беретъ: 1,025 человѣкъ, 109 лошадей, 8 полевыхъ орудій и 3,000 пудовъ войсковаго груза.

Вычисляя обратнымъ ходомъ вмѣстимость транспорта, получимъ по двумъ способамъ около 2,650 и 2,900 тоннъ. Сравнительно малая полученная вмѣстимость объясняется вполнѣ, такъ какъ транспортъ этотъ вооруженъ довольно значительной артиллеріей (4 орудія среднихъ калибровъ и 11 мелкихъ), что вызываетъ необходимость въ большемъ количествѣ судовой команды.

Изъ произведеннаго во время маневровъ 1901 г. опыта перевозки войскъ можно прибавить къ этому слѣдующія цифры:

Военный транспортъ водоизмѣщ. въ 2,250 тонн взялъ 615 ч. пѣх.
„ „ „ „ 983 „ „ 219 „ „
„ „ „ „ 955 „ „ 292 „ „

Сюда не вошелъ войсковой грузъ. Какъ повозки, такъ и подъемныя лошади были перевезены на другихъ судахъ.

Сколько десанта могутъ перевозить военныя суда.

Выше было уже указано, что на военныхъ судахъ десантъ долженъ перевозиться лишь въ случаяхъ исключительной крайности; но на такую крайность разсчитывать все-таки нужно, и не далѣе, какъ въ минувшемъ году, пришлось прибѣгать къ такой перевозкѣ на Дальнемъ Востокѣ (напр., изъ Портъ-Артура въ Таку и во время маневровъ 1901 г.). Конечно, войска могутъ перевозиться на военныхъ судахъ лишь на *короткія* разстоянія, и притомъ почти исключительно только одна *пѣхота*.

При такихъ условіяхъ можно взять на:

Эскадренный броненосецъ, водоизмѣщеніемъ 10,000—12,000 тонъ—отъ 650 до 680 [1]) человѣкъ, 4 лошади и 800 пуд. войсковаго груза.

Эскадренный броненосецъ, водоизмѣщеніемъ 9,000 тонъ—около 400 чел., 4 лошади и 700 пуд. войск. груза.

Броненосецъ береговой обороны, водоизмѣщеніемъ около 4,500 тонъ—около 110 чел. пѣхоты, безъ войсковаго груза.

Крейсеръ (броненосный), водоизмѣщеніемъ около 13,000 тонъ, на переходъ въ 3—5 дней можетъ взять батальонъ, въ составѣ около 18 офицеровъ, 700 нижнихъ чиновъ, 60 лошадей и 40 двуколокъ [2]).

Крейсеръ (броненосный) 6,600 т.—около 600 ч. пѣх. } безъ войскового
„ „ 6,000 „ „ 220[3]) „ } груза.

[1]) Если желательно десантъ съ броненосца высадить *одновременно* только средствами броненосца, онъ не долженъ превышать одной—полутора рот.

[2]) Такой составъ, по мнѣнію лица высокой компетентности, не очень затруднитъ дѣйствіе артиллеріи и дастъ возможность кормить нижнихъ чиновъ; судовые запасы прѣсной воды и средства для опрѣсненія будутъ достаточны. На суточный переходъ такой крейсеръ можетъ взять до 1,500 человѣкъ.

[3]) Такая разница въ числѣ помѣщенныхъ людей при почти одинаковомъ водоизмѣщеніи, объясняется во-первыхъ тѣмъ, что на первомъ крейсерѣ имѣется крытая батарейная палуба, въ которой и былъ помѣщенъ десантъ, а во вторыхъ—на послѣднемъ крейсерѣ имѣлось 250 чел. команды сверхъ комплекта.

Крейсеръ (неброненосный) въ 3,000 т.—400 чел., 2 лошади и около 800 пудовъ войсковаго груза.

Крейсеръ (неброненосный) въ 1,400 т.—280 чел. и около 400 пуд. войсковаго груза.

На случай перевозки войскъ на военныхъ судахъ необходимо имѣть въ военныхъ портахъ особые чаны для прѣсной воды, устанавливаемые на верхней палубѣ, и запасъ досокъ для лошадей и подъ двуколки.

Посуду для обѣда нижніе чины перевозимыхъ войскъ должны имѣть свою.

Размѣщеніе войскъ.

При размѣщеніи войскъ по транспортамъ надо принять за непреложное правило, чтобы находящіяся на каждомъ транспортѣ части были въ полномъ видѣ; т. е. не допускать, чтобы напр., при перевозкѣ полевой артиллеріи, люди и пушки были на одномъ транспортѣ, а лошади и запасы снарядовъ на другомъ, или въ пѣхотѣ—люди на одномъ, а войсковое имущество и продовольствіе на первые дни послѣ высадки—на другомъ и т. п. Точно также надо прилагать всѣ старанія, чтобы не разбивать и не перемѣшивать цѣлыхъ частей, т. е. чтобы батальоны, эскадроны и батареи перевозились-бы въ цѣломъ видѣ. Поэтому очень удобны транспорты, которые по своимъ размѣрамъ могутъ принимать цѣлыя части.

2. Посадка.

Послѣдовательность посадки.

Посадка войскъ на суда производится въ слѣдующей послѣдовательности: сначала грузятся тяжести, обозъ, орудія и воинская кладь, затѣмъ лошади, и наконецъ принимаются люди и ихъ багажъ.

Войска распредѣляются по имѣемымъ пристанямъ по особому росписанію, и, прибывая туда въ назначенные часы, располагаются вдоль пристаней, или по сосѣдству съ ними, на заранѣе обозначенныхъ отличительными знаками мѣстахъ, въ томъ порядкѣ, какъ предполагается ихъ посадка на транспорты.

Личный составъ, руководящій посадкой.

Руководить всей посадкой десанта назначается особый морской офицеръ соотвѣтствующаго чина. На каждой пристани, въ непосредственномъ его подчиненіи, имѣется одинъ морской офицеръ для завѣдыванія пристанью и одинъ сухопутный, для установки различныхъ частей войскъ на назначенныхъ имъ мѣстахъ, для своевременной ихъ подачи къ пункту посадки и для наблюденія за тѣмъ, чтобы части ожидали своей очереди въ полномъ

порядкѣ, не позволяя людямъ разбрестись и перемѣшаться между собою.

Легче всего посадка будетъ производиться въ томъ случаѣ, если транспорты швартовятся прямо къ пристанямъ.

Для ускоренія посадки можно пароходы швартовить кормами къ пристани и тогда ихъ помѣстится бо́льшее число. Также можно пароходы ставить вдоль пристани, одинъ рядомъ съ другимъ и производить посадку людей черезъ рядомъ стоящіе.

Если къ пристани подходитъ только одинъ транспортъ, завѣдующимъ пристанью является завѣдующій транспортомъ морской офицеръ. Если нѣсколько транспортовъ грузятся одновременно, всѣ завѣдующіе транспортами подчиняются офицеру, завѣдующему пристанью.

Въ большинствѣ случаевъ придется десантъ везти на транспорты на шлюпкахъ. Къ этой перевозкѣ привлекаются всѣ имѣющіяся въ порту плавучія средства, шлюпки съ военныхъ судовъ и транспортовъ, а также и всѣ частныя шлюпки, пригодныя для этой цѣли.

Всѣмъ этимъ перевозочнымъ средствамъ составляется подробная опись, съ обозначеніемъ ихъ подъемной способности, которая крупными буквами надписывается на доскѣ, утверждаемой на шестѣ на носу шлюпки. Всѣ шлюпки распредѣляются по транспортамъ и пристанямъ, съ указаніемъ той послѣдовательности, въ которой онѣ должны перевозить грузы. На каждой шлюпкѣ должна быть флюгарка, обозначающая тотъ корабль, для сообщенія съ которымъ предназначена шлюпка.

Всѣ офицеры и нижніе чины на шлюпкахъ подчиняются завѣдующему пристанью, который и слѣдитъ за ихъ нагрузкой, руководствуясь ихъ грузоподъемностью. Ему предоставляется право уменьшать нагрузку шлюпки, въ зависимости отъ состоянія погоды.

Подъемная сила различныхъ перевозочныхъ средствъ.

Обыкновенный десантный ботъ . . . . . — 80 человѣкъ пѣхоты въ полномъ снаряженіи, или 10 лошадей, или 1 орудіе съ передкомъ и 7-ю лошадьми, или 3 повозки безъ лошадей, или 2 парныя повозки съ 4-мя лошадьми, или 4 двуколки съ лошадьми.

Десантный ботъ системы Чамберса . . . . . — 40 чел. пѣхоты.

Десантный ботъ системы Бертона . . . . . — 75 „ „

Войсковой катеръ	40	чел.	пѣхоты
Судовой барказъ [1])	75	„	„
„ рабочій катеръ	50	„	„
„ легкій катеръ	35	„	„
„ 6-ти весельн. ялъ . . .	12	„	„
Плоты, понтоны и портовыя баржи [2]) обыкновеннаго размѣра около .	300	„	„ или 40 лошадей.
Портовыя баржи большаго размѣра	до 900	„	„ „ до 12,000 пуд. груза.
Баржи въ Таку, принадлежащія Taku lighter C⁰ отъ . . .	18,000 до 25,000 пудовъ груза.		
Японскія большія фунэ отъ . . .	50 до 100 чел. пѣхоты, или отъ 5 „ 10 лошадей.		

Распредѣленіе грузовъ на транспортѣ.

При нагрузкѣ слѣдуетъ заботиться о быстротѣ и удобствѣ выгрузки, а потому грузы на транспортѣ слѣдуетъ размѣщать такъ, чтобы при выгрузкѣ можно было доставать тѣ изъ нихъ, которые назначены въ первую очередь.

Для записи и размѣщенія грузовъ назначаются особые офицеры, которые вѣдаютъ и ихъ выгрузкой.

Загроможденіе верхней палубы, какъ грузами, такъ и людьми, не допускается, чтобы не лишать людей, размѣщенныхъ въ трюмахъ, имѣть возможность выхода наверхъ.

Тотчасъ послѣ разсортировки тяжестей на пристани по подъемнымъ кранамъ и по расположеніи обоза на указанныхъ мѣстахъ, лошади изъ орудій и повозокъ выпрягаются. Всѣ передки, зарядные и патронные ящики грузятся, по возможности, съ полною укладкою. На транспортѣ для нихъ отводятся мѣста, ближайшія къ люкамъ, чтобы можно ихъ было выгрузить первыми. Вообще, ихъ не слѣдуетъ ставить въ такія мѣста, откуда ихъ трудно будетъ выгрузить. При установкѣ артиллеріи и повозокъ въ трюмахъ ихъ укрѣпляютъ, на случай качки, подкладками подъ колеса, распорками и веревками (найтовами).

[1]) По другимъ свѣдѣніямъ (для всякой погоды):

20 вес. барказъ . .	68	чел.	изъ нихъ	суд. ком.	22	чел.	(1 оф., 1 унт. офиц.
16 „ „ . .	52	„	„ „	„ „	18	„	и 20 гребцовъ).
14 „ „ . .	40	„	„ „	„ „	17	„	
16 „ раб. катеръ	48	„	„ „	„ „	18	„	
14 „ „ „ .	42	„	„ „	„ „	16	„	
14 „ легк. „ .	36	„	„ „	„ „	16	„	
12 „ катера . .	34—30	„	„ „	„ „	14	„	

[2]) Напр. портовая баржа, длиной 77 ф., шириной 14½ футовъ, беретъ во всякую погоду 283 чел. пѣхоты или 6,000 пуд. груза.

Производство посадки людей.

Люди, сѣвшіе на шлюпку, во время пути выполняютъ указанія старшаго морскаго чина на шлюпкѣ. Сухопутные начальники должны внушить людямъ, что во время пути они не должны перемѣщаться и двигаться. Они должны все время сидѣть смирно, не разговаривая и имѣя ружье вертикально между ногъ; ружья ни въ какомъ случаѣ не допускается имѣть заряженными.

Шлюпки буксируются паровыми катерами, которые по возможности не перевозятъ грузовъ и людей.

Каждой шлюпкѣ назначается опредѣленный бортъ транспорта и номеръ трапа, если ихъ нѣсколько, къ которому онѣ должны приставать.

При слѣдованіи по трапамъ надо слѣдить, чтобы люди шли по трапу на три шага одинъ отъ другаго.

Въ бухтахъ и на рейдахъ идущія шлюпки съ десантомъ придерживаются праваго берега.

Передъ посадкой всѣ помѣщенія для людей разбиваются на ротные и взводные участки, обозначаемые досками съ надписью. Всѣ койки должны быть перенумерованы. Люди, по указанію особо назначаемыхъ проводниковъ, входятъ въ назначенныя имъ помѣщенія рядами или по одному, подъ командою своихъ офицеровъ, и становятся смирно противъ своихъ участковъ. Тотчасъ-же людямъ читаются краткія правила внутренней жизни нижнихъ чиновъ на кораблѣ, а также имъ разсказывается назначеніе предметовъ предназначенныхъ для ихъ пользованія. Правила эти должны быть развѣшены во всѣхъ помѣщеніяхъ для нижнихъ чиновъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ очень желательно, чтобы они распространялись между частями, предназначенными для десанта, заблаговременно. Также желательно, чтобы люди еще на берегу заблаговременно были обучены одѣванію спасательныхъ поясовъ.

Нижніе чины остаются во фронтѣ, пока не будутъ всѣ размѣщены. По окончаніи повѣрки они ставятъ ружья и подвѣшиваютъ ранцы и мѣшки на назначенныя для нихъ мѣста. При кратковременныхъ переходахъ, не болѣе 3-хъ дней, ранцы и мѣшки кладутся на нары и служатъ изголовьемъ.

По окончаніи размѣщенія нижнихъ чиновъ, могутъ занимать свои мѣста и г.г. офицеры. Нижніе-же чины могутъ послѣ этого выходить наверхъ, гдѣ особо назначенные люди указываютъ имъ мѣста гальюновъ, мѣсто, гдѣ разрѣшается куреніе табаку, мѣсто для питья и т. п.

Погрузка лошадей.

Лошади грузятся послѣ грузовъ, но до посадки людей.

Передъ погрузкой лошадей слѣдуетъ тщательно осмотрѣть всѣ сходни, стропы и клѣтки для погрузки. Грузовые люки (отверстіе)

должны быть обложены матами или мѣшками съ овсомъ, парусами, легкими деревянными щитами и т. п.

Въ трюмахъ, на палубахъ подъ лебедками и стрѣлами (кранами) должны быть положены доски или маты.

Съ первыми ботами, везущими лошадей, привозятъ сѣно или солому для подстилки на палубу, чтобы предупредить поврежденіе ногъ лошадей при погрузкѣ. Сѣно раскладываютъ подъ люкомъ, черезъ который грузятъ лошадей, и покрываютъ брезентомъ, образуя родъ тюфяка, на который стравливаютъ (спускаютъ) лошадь.

Лошадь на подъемномъ стропѣ должна подниматься горизонтально и не перевѣшиваться, для чего передній и задній шлейки должны быть на достаточной высотѣ и представлять хорошій упоръ.

Лучше лошадей для погрузки вводить въ особый деревянный ящикъ, въ видѣ стойла, который затѣмъ при помощи стрѣлы подымаютъ надъ палубой и затѣмъ опускаютъ въ люкъ.

Еще лучше водить лошадь по сходнямъ, какъ это дѣлали американцы и англичане (стр. 217): но конечно, если нагрузка производится не съ пристани, все равно на палубу надо подымать лошадь на стрѣлѣ.

Во избѣжаніе поврежденія пугливыхъ и горячихъ лошадей, а также и въ предупрежденіе затягиванія погрузки, рекомендуется:

1) подъемный стропъ одѣвать какъ сѣдло, начиная со спины;

2) при сопротивленіи лошади поднять ей одну изъ переднихъ ногъ;

3) на голову одѣвать сложенный башлыкомъ мѣшокъ;

4) приподнявъ слегка лошадь стрѣлой, немного подержать ее, чтобы дать ей время успокоиться;

5) водить на боты и транспорты сначала самыхъ смирныхъ лошадей, поставивъ у входа или у откидываемаго траща (задняя стѣнка бота) двухъ человѣкъ—проводниками;

6) при ночной погрузкѣ лошадь часто пугается своей тѣни, а потому ночью непремѣнно слѣдуетъ одѣвать на голову сложенные башлыкомъ мѣшки. Каждую введенную на ботъ лошадь закладываютъ задрайкой (перекладиной), которую сейчасъ же укрѣпляютъ чеками; при погрузкѣ стѣнки бота немного расходятся и, если задвижки выскочатъ, среди лошадей можетъ произойти переполохъ.

При нагрузкѣ лошадей на транспортъ, имѣющій нѣсколько трюмовъ, слѣдуетъ грузить ихъ сначала въ верхніе трюмы, а затѣмъ уже въ нижніе; при обратномъ способѣ, пришлось-бы закрыть нижніе люки и тѣмъ лишить на время погрузки нижніе трюмы притока воздуха.

3. Пребываніе десанта на транспортѣ.

На каждый транспортъ обыкновенно назначается морской офицеръ, который называется *завѣдующимъ транспортомъ*. Представителемъ перевозимаго на транспортѣ десанта является *начальникъ эшелона*.

Отношеніе между начальниками эшелона и завѣдующими транспортами.

Всѣ сношенія завѣдующаго транспортомъ съ войсками эшелона дѣлаются черезъ начальника эшелона. Всякое сношеніе чиновъ десанта со служащими на пароходѣ можетъ быть только черезъ завѣдующаго транспортомъ. По пріемѣ десанта, завѣдующій транспортомъ, по соглашенію съ начальникомъ эшелона, назначаетъ дежурныхъ, караулъ и рабочій нарядъ.

Завѣдующій транспортомъ долженъ удовлетворять просьбы чиновъ десанта, если все просимое въ предѣлахъ возможнаго и при этомъ не явится ущерба для успѣха предпринятаго дѣла. Если, въ силу непредвидѣнныхъ обстоятельствъ, пришлось-бы транспорту остаться въ морѣ одному и быть атакованнымъ, завѣдующій транспортомъ принимаетъ командованіе и ему предоставляется право утилизировать всякое оружіе и полевую артиллерію, имѣемыя на транспортѣ.

Отношеніе начальника эшелона къ личному составу пароходовъ Добровольнаго Флота.

При перевозкѣ на судахъ Добровольнаго Флота, на которые обыкновенно завѣдующіе транспортомъ не назначаются, начальники эшелоновъ [1]) обязаны относиться къ командирамъ пароходовъ съ надлежащимъ уваженіемъ и довѣріемъ, памятуя, что командиры пароходовъ Добровольнаго Флота являются не только начальниками и хозяевами пароходовъ, но, будучи флотскими офицерами, въ большинствѣ—дѣйствительной службы, требуютъ вполнѣ уважительнаго отношенія, какъ русскіе офицеры. Старшій офицеръ, являясь ближайшимъ помощникомъ командира, всегда будетъ идти рука объ руку съ эшелоннымъ начальникомъ, слѣдя, по своей обязанности, за чистотой и порядкомъ на пароходѣ. Ревизоръ имѣетъ ближайшее завѣдываніе всей хозяйственной частью, въ томъ числѣ и довольствіемъ нижнихъ чиновъ. Желательно, чтобы эшелонные начальники, часто неопытные въ дѣлѣ дальнихъ перевозокъ, пользовались-бы совѣтами этихъ лицъ.

Въ чемъ заключается

Трудность дальняго плаванія заключается: а) въ сравнительной скученности размѣщенія нижнихъ чиновъ, способствующей

[1]) Инструкція начальнику эшелона нижнихъ чиновъ, перевозимыхъ на морскихъ судахъ между Одессой и Владивостокомъ § 5, 8, 9 и 11 (Цирк. Главн. Штаба № 60, отъ 28 февр. 1896 г.).

Трудность дальнаго плаванія для нижнихъ чиновъ десанта.

порчѣ воздуха и зараженію людей и жилья; б) въ чрезвычайной продолжительности безпрерывнаго плаванія отъ 45 до 60 дней, что развиваетъ среди людей скуку и нравственную усталость; в) въ непривычной русскому человѣку тропической жарѣ, способствующей сильному выпотѣнію, загрязненію тѣла и появленію особой тропической сыпи; и г) въ быстромъ переходѣ отъ жары къ холоду, влекущемъ за собой весьма частыя и сильныя простуды. Нерѣдко, при подходѣ къ Одессѣ и къ Владивостоку зимой, термометръ въ 2—3 дня падаетъ съ +20 и 24° R на —5—10° R.

Обязанности эшелоннаго начальника.

Имѣя въ виду все вышеизложенное, каждый офицеръ, особенно-же эшелонный начальникъ, обязанъ, пользуясь участіемъ и, гдѣ нужно, разрѣшеніемъ судоваго начальства, принимать всѣ мѣры для облегченія трудностей плаванія, для чего необходимо принять къ руководству нижеслѣдующее: 1) Необходимо поддерживать хорошую вентиляцію въ трюмныхъ помѣщеніяхъ, открывая, какъ только возможно (когда нѣтъ холода или большой качки), всѣ иллюминаторы; если нельзя пользоваться ими, слѣдуетъ вентилировать черезъ люки, или пускать въ ходъ паровую или электрическую вентиляцію [1]). 2) Для мытья палубы, трюмовъ и другихъ помѣщеній должны ежедневно наряжаться люди, въ распоряженіе старшаго офицера на пароходѣ, въ томъ числѣ, какое признано будетъ нужнымъ, на пароходахъ Добровольнаго Флота—судовымъ начальствомъ, а на остальныхъ—завѣдующимъ транспортомъ. 3) Люди должны смотрѣть на этотъ дальній переѣздъ, какъ вообще на службу. Для того, чтобы не развилась среди перевозимыхъ нижнихъ чиновъ скука и апатія, весьма вредно отзывающаяся на здоровьѣ перевозимыхъ войскъ, необходимы ежедневныя систематическія занятія: а) уборка судна, б) словесныя занятія: съ новобранцами по уставу, а со всѣми вообще нижними чинами бесѣды офицеровъ и священника по поводу ближайшихъ явленій природы и описанія встрѣчаемыхъ мѣстъ и людей, что всегда очень интересуетъ нижнихъ чиновъ в) физическія упражненія, въ видѣ гимнастики или неопасныхъ работъ на суднѣ, должны производиться и поощряться на сколько возможно. 4) На чистоту тѣла людей, ихъ бѣлья и одежды, палубы, отхожихъ мѣстъ и вообще всѣхъ помѣщеній должно быть обращено самое строгое вниманіе: какъ только позволитъ погода, люди должны обливаться; необходимо слѣдить, чтобы никто отъ этого не уклонялся, грязнаго бѣлья не должно быть нигдѣ,—для мытья его пароходная администрація предоставляетъ обыкновенно

[1]) Все это должно дѣлаться лишь съ разрѣшенія судоваго начальства.

всякія удобства. Люди должны быть всегда выстрижены, аккуратно и чисто одѣты; неряшливый, грязный видъ не можетъ быть терпимъ. 5) Тѣлесные осмотры, особенно послѣ выхода изъ конечныхъ портовъ, должны производиться возможно чаще. 6) Если на пароходѣ ѣдетъ священникъ, то по распоряженію судоваго начальства совершаются богослуженія. Во всякомъ-же случаѣ общая вечерняя молитва ежедневно и утреннія по праздникамъ обязательны. 7) При переходѣ отъ жары къ холоду люди должны быть заблаговременно предувѣдомлены. На сколько спанье на палубѣ въ жаркое время должно поощряться, на столько-же во время холода—воспрещаться. 8) Поддержаніе среди нижнихъ чиновъ присущаго воинскимъ порядка и воинской дисциплины при дальнемъ плаваніи крайне необходимо, и для людей и дѣла благотворно.

Нѣніе, музыка и пляска нижнихъ чиновъ, когда это не мѣшаетъ судовому начальству, должны въ возможной степени поощряться.

Всѣ люди должны быть подготовлены на случай тревоги: боевой, пожарной и водяной (если пароходъ получитъ подводную пробоину, напр. вслѣдствіе удара о подводный камень). Люди должны быть выучены одѣванію спасательныхъ поясовъ.

Слѣдуетъ, прежде всего внушить людямъ, что въ случаѣ тревоги или какого либо несчастья, они должны смотрѣть на командирскій мостикъ, откуда получатъ всѣ приказанія отъ своего начальства, безъ чего не имѣютъ права суетиться или что-либо предпринимать. Слѣдуетъ нѣсколько разъ продѣлать различныя тревоги, чтобы люди привыкли занимать назначенныя имъ по этимъ тревогамъ мѣста.

Нужно разъяснить чинамъ десанта, что: 1) бортовые иллюминаторы (круглыя окна) безъ приказанія не открываются; 2) курить разрѣшается только въ указанныхъ для сего мѣстахъ, причемъ закуриваніе обязательно отъ фитиля, а никоимъ образомъ не посредствомъ спичекъ; 3) посѣщеніе командирскаго мостика всѣмъ чинамъ десанта воспрещается; 4) не позволяется, безъ приказанія, лазить на мачты, марсы и илюнки; 5) воспрещается спать гдѣ-бы то не было, кромѣ указанныхъ мѣстъ, и свѣшиваться за бортъ и черезъ люки; 6) кромѣ указанныхъ мѣстъ, не разрѣшаются громкіе разговоры, нѣніе и музыка; 7) слѣдуетъ бережливо расходовать прѣсную воду; 8) въ случаѣ недостатка прѣсной воды слѣдуетъ умываться соленой; 9) плевать, сморкаться и бросать на палубу окурки, мусоръ и объѣдки строго воспрещается, — для этого имѣются особыя кадки; 10) во время стоянокъ транспорта на якорѣ, *никто* не можетъ приглашать на транспортъ посторонніхъ лицъ безъ разрѣшенія завѣдывающаго транспортомъ.

Уходъ за лошадьми во время перехода.

Рекомендуется во время перехода дачу овса уменьшать до 2-хъ гарнцевъ и поить лошадь 4—5 разъ въ сутки. Болѣе обильная дача овса можетъ быть вредна для лошадей при неподвижномъ ихъ положеніи.

Температура при пойкѣ лошадей должна быть та, которая ихъ окружаетъ, для чего слѣдуетъ воду въ случаѣ нужды подогрѣвать.

Температура помѣщенія для лошадей желательна отъ 7° до 15° R, для чего можно пользоваться редорайраторомъ.

Трюмы и палубы должны постоянно содержаться въ крайней чистотѣ, за которой непосредственно обязаны слѣдить дежурные по конюшнѣ.

Если замѣтятъ, что лошадь укачиваетъ, что проявляется тѣмъ, что она сильно раскачивается, полезно класть ей на голову мокрую тряпку.

Если лошадь отъ неподвижности устаетъ, или заболѣваетъ, полезно ее поднять на ея поясѣ и оставить на нѣкоторое время въ висячемъ положеніи. Если транспортъ устроенъ такъ, что во всѣхъ люкахъ имѣются удобныя сходни, полезно такихъ лошадей выводить на верхнюю палубу для прогулки.

Наблюденіе за температурой и вентиляціей очень важно. Напримѣръ, на пароходѣ „Ness“, на которомъ германцы везли въ 1900 г. изъ Австраліи *первую* партію лошадей въ Китай, благодаря возвышенной температурѣ въ помѣщеніяхъ и отсутствію искусственной вентиляціи, изъ 586 лошадей по дорогѣ пало 300 головъ, т. е. болѣе половины. На второмъ пароходѣ изъ 890 лошадей пало 74, на третьемъ изъ 600 лошадей—37, а послѣ того потери лошадей были и того меньше. У американцевъ, у которыхъ лошадиные транспорты были особенно тщательно устроены (стр. 217), на транспортѣ „Athenian“, напр., изъ 500 лошадей пало только 2.

4. Пребываніе десанта на военномъ кораблѣ.

(Выборки изъ Морскаго Устава съ соотвѣтствующими разъясненіями тѣхъ статей, знаніе которыхъ можетъ быть полезно чинамъ десанта. Цифры показываютъ нумера статей).

О десантѣ.

1136. Сухопутныя войска, назначенныя для перевоза на эскадрѣ, распредѣляются на корабли оной по взаимному соглашенію флагмана и начальника сихъ войскъ. Со шлюпками, назначенными для принятія войскъ,

отправляются съ каждаго корабля одинъ изъ вахтенныхъ начальниковъ и нѣсколько офицеровъ, по усмотрѣнію командировъ; а со всей эскадры, для общаго надзора, назначается одинъ штабъ-офицеръ. Самая погрузка и перевозка войскъ производится по предварительно сдѣланному разсчету, подъ наблюденіемъ и отвѣтственностью флотскихъ офицеровъ. Высадка десанта съ флота производится по тѣмъ же правиламъ.

1137. Генералы и офицеры десантныхъ войскъ размѣщаются на кораблѣ, по распоряженію командира, сообразно ихъ чинамъ, при чемъ соблюдаются, по возможности, правила, изложенныя въ ст. 1130 [1]). Нижніе чины помѣщаются по усмотрѣнію командира. Командиръ особенно заботится о чистотѣ воздуха въ помѣщеніи, отведенномъ для десантныхъ войскъ, и о томъ, чтобы для больныхъ изъ десанта, въ случаѣ недостатка мѣста въ корабельномъ лазаретѣ, было отведено удобное по возможности помѣщеніе.

1138. Вмѣстѣ съ отводомъ помѣщенія для чиновъ десантныхъ войскъ, командиръ назначаетъ мѣста для ихъ оружія, ящиковъ и вообще ихъ вещей, заботясь въ особенности, чтобы зарядные ящики были поставлены въ мѣстахъ безопасныхъ, и чтобы были надежно укрѣплены. При погрузкѣ и выгрузкѣ сихъ предметовъ принимаются возможныя мѣры для предохраненія ихъ отъ подмочки и поврежденія.

1139. Всѣ чины десантныхъ войскъ вполнѣ подчиняются морскимъ постановленіямъ и установленному на кораблѣ порядку, отнюдь не вмѣшиваясь ни въ какія распоряженія по управленію кораблемъ. Въ случаѣ нарушенія кѣмъ либо изъ десанта предписанныхъ правилъ, командиръ обращается къ старшему изъ находящихся на кораблѣ сухопутныхъ

---

[1]) **1130.** Пассажиры размѣщаются на кораблѣ по назначенію командира, который, сообразно званію ихъ, приказываетъ отвести имъ помѣщеніе, руководствуясь, по возможности, постановленіями, содержащимися въ главѣ 11 сего раздѣла, и стараясь притомъ не стѣснять своихъ офицеровъ. Въ особенныхъ случаяхъ, онъ имѣетъ право уступать свою собственную каюту.

Глава 11-я **1111.** При распредѣленіи каютъ соблюдается нижеслѣдующій порядокъ: 1. старшій офицеръ, *а*) старшіе два судовые флотскіе офицера, *б*) штабъ-офицеры флотскіе, штурманскіе, морской артиллеріи, состоящіе по адмиралтейству, старшіе инженеръ-механики и старшіе медики штабъ-офицерскаго чина; 2. *а*) ревизоръ и вахтенные начальники, *б*) старшіе офицеры: штурманскій и артиллерійскій оберъ-офицерскихъ чиновъ, *в*) прочіе лейтенанты, *г*) капитаны и штабсъ-капитаны корпуса штурмановъ и остальныхъ морскихъ службъ, прочіе инженеръ-механики и медицинскіе чины IX класса; 3. *а*) мичманы, *б*) оберъ-офицеры остальныхъ морскихъ службъ и медицинскіе чины остальныхъ классовъ; 4. старшій боцманъ, нестроевые чины въ составѣ экипажа, какъ-то: шхиперъ, комиссаръ, содержатель по механизму, учитель музыки, лекарскій помощникъ и проч., а также боцманъ. Въ каждой изъ упомянутыхъ категорій лица размѣщаются по старшинству чиновъ.

чиновъ, съ требованіемъ взыскать съ виновнаго по морскимъ законамъ. Подобное требованіе должно быть исполнено немедленно и безпрекословно. Въ важныхъ случаяхъ командиръ, сверхъ того, доноситъ объ этомъ флагману.

1140. Для сбереженія здоровья и для занятія нижнихъ чиновъ десанта, они росписываются, по усмотрѣнію командира корабля, на вахты и принимаютъ участіе, по мѣрѣ возможности, въ корабельныхъ работахъ, а для надзора за ними чередуются между собою сухопутные оберъ-офицеры.

1141. При тревогѣ чины десантныхъ войскъ росписываются, по усмотрѣнію командира, для замѣщенія выбывшихъ, къ орудіямъ, по абордажнымъ партіямъ, къ переноскѣ раненыхъ и т. д., при чемъ имъ объясняется, что каждому изъ нихъ должно дѣлать.

1142. Во все время пребыванія своего на кораблѣ, офицеры и нижніе чины, къ составу десанта принадлежащіе, довольствуются: офицеры столомъ въ соотвѣтственной ихъ званію каютъ-компаніи, за счетъ причитающихся имъ по положенію пассажирскихъ денегъ, а нижніе чины морскою провизіею.

1143. Лошади десанта, за неимѣніемъ особенно устроенныхъ для нихъ транспортовъ, могутъ помѣщаться, въ случаѣ нужды, въ маломъ числѣ, въ особенныхъ стойлахъ, если таковыя имѣются, въ мѣстахъ, указанныхъ командиромъ.

1144. При погрузкѣ лошадей на шлюпки и выгрузкѣ съ оныхъ, принимаются особыя предосторожности, какъ-то: дѣлается настилка и т. п. Для сихъ лошадей должно стараться имѣть по возможности прессованное сѣно.

О почестяхъ лицамъ не морской службы.

1235. Если лицо военно-сухопутнаго вѣдомства будетъ имѣть подъ своимъ начальствомъ морскія силы, то этому лицу при посѣщеніи корабля отдаются всѣ флагманскія почести (ст. 1228, 1229 и 1231) [1]) и

---

[1]) 1228. При посѣщеніи какого нибудь корабля флагманомъ для оффиціальнаго смотра, командиръ принимаетъ его у парадnаго входа, со строевымъ рапортомъ, а вслѣдъ за нимъ является и вахтенный начальникъ и рапортуетъ изустно. Офицеры и команда должны быть выстроены во фронтъ. При отъѣздѣ флагмана, офицеры и команда для провожанія его заблаговременно становятся опять во фронтъ, и когда катеръ отдалится отъ борта, производится салютъ, подобающій чину и должности отъѣзжающаго, если на томъ же рейдѣ нѣтъ другаго флагмана, старшаго его въ чинѣ.

1229. Всѣмъ вообще флагманамъ и лицамъ адмиральскихъ чиновъ, при посѣщеніи корабля не для оффиціальнаго смотра или инспекціи, полагаются тѣ же почести, которыя присвоены флагману въ силу предыдущей статьи, съ тою разницею, что если на кораблѣ производится работа,—во фронтъ становятся только люди свободные отъ

при съѣздѣ съ корабля салютъ по чину, въ высшей мѣрѣ, означенной въ статьѣ 1233 [1]). Мѣстнымъ Генералъ-Губернаторамъ, которымъ присвоенъ брейдъ-вымпелъ, оффиціально посѣщающимъ корабль, при тѣхъ же почестяхъ, салютуютъ, при съѣздѣ, по чину, по статьѣ 1238. При послѣдующихъ въ томъ же году посѣщеніяхъ, этимъ лицамъ съ того же корабля не салютуютъ. Остальнымъ лицамъ военно-сухопутнаго вѣдомства почести ограничиваются пріемомъ на кораблѣ.

1231. Почести посторонним военнымъ чинамъ морскаго вѣдомства, ограничиваются слѣдующимъ пріемомъ на кораблѣ: при посѣщеніи корабля лицами генеральскихъ чиновъ, офицеры и свободная команда становится во фронтъ. Флагманъ лично встрѣчаетъ и провожаетъ всѣхъ старшихъ и равныхъ ему чиномъ; командиръ корабля встрѣчаетъ у трапа и провожаетъ всѣхъ старшихъ и равныхъ ему чиномъ; прочихъ штабъ-офицеровъ, а также командировъ кораблей оберъ-офицерскаго чина, встрѣчаетъ и провожаетъ старшій офицеръ, а всѣхъ остальныхъ вахтенный начальникъ. Командира своего корабля принимаетъ старшій офицеръ, при чемъ всѣ остальные офицеры и всѣ свободные отъ работъ люди выстраиваются во фронтъ. Отъ спуска до подъема флага, офицеры и команда отъ вызова во фронтъ освобождаются.

Примѣчаніе. По прибытіи и съѣздѣ съ корабля какъ адмиральскихъ, такъ и другихъ чиновъ въ штатскомъ платьѣ, почести ограничиваются вызовомъ фалрепныхъ.

1236. Генералъ-Фельдмаршалу, Главнокомандующему и военному министру, при посѣщеніи кораблей, кромѣ флагманскихъ почестей, производятъ салютъ въ размѣрѣ, опредѣленномъ статьею 1238.

1238. Салюты, производимые чинамъ не морской службы, суть слѣдующіе:

Генералъ-Фельдмаршалу и главнокомандующему . .	19 выстр.
Военному Министру	17

опой; отъ обѣда или отдыха команда не отрывается, и при отъѣздѣ съ корабля салюта не производятъ. Если при этомъ на кораблѣ находится адмиралъ старше чиномъ прибывшаго, то почести ограничиваются вызовомъ караула и фалрепныхъ и командѣ приказывается стоять смирно, а командиръ и вахтенный начальникъ не рапортуетъ.

Примѣчаніе. Вообще, когда поднятъ флагъ отдыха (длинный треугольникъ съ бѣлыми и синими вертикальными полосами), почести ограничиваются вызовомъ караула и фалрепныхъ и встрѣчею какъ сказано въ ст. 1231. Сверхъ того, въ случаяхъ, указанныхъ въ этой статьѣ и въ ст. 1231, офицеры освобождаются отъ вызова на верхъ во время, назначенное для ихъ стола.

[1]) Полному генералу . . . . . 17 выстрѣловъ.
Генералъ-лейтенанту . . . . . 15 „
Генералъ-маіору . . . . . 13 „

Полнымъ Генераламъ . . . . . 15 выстр.
Генералъ-Лейтенантамъ 13
Генералъ-маіорамъ 11

1191. Всѣ салюты, поименованные въ этомъ раздѣлѣ Устава, производятся: при встрѣчѣ на ходу въ морѣ—отъ восхода до захода солнца; въ портахъ же, на рейдахъ и вообще когда одно изъ судовъ на якорѣ—отъ подъема флага (8 час. утра) до его спуска.

Во время Богослуженія салюты не производятся.

1194. Салюты производятъ только корабли I и II ранговъ. Минные крейсеры, миноносцы и транспорты салютовъ не производятъ. Если по какому нибудь случаю корабль, отъ котораго ожидается салютъ, не можетъ произвести его, то объ этомъ должно быть немедленно заявлено кому слѣдуетъ.

1259. Фалренные [1]) назначаются для встрѣчи пріѣзжающихъ на корабль лицъ офицерскихъ чиновъ или пользующихся офицерскими правами и для провожанія съ него отъѣзжающихъ, какъ во время стоянки на якорѣ, такъ и въ ходу.

1262. Къ навѣснымъ трапамъ назначаются какъ на якорѣ, такъ и въ ходу всегда только два фалренныхъ, которые становятся по обѣ стороны входа.

1263. Къ парадному трапамъ фалренные ставятся: по два человѣка на палубѣ у входа и по два на каждой укрѣпленной за бортомъ площадкѣ трапа.

1264. Полное число фалренныхъ становится тѣмъ лицамъ, которымъ караулы отдаютъ честь. Остальнымъ лицамъ ставятъ только двухъ верхнихъ фалренныхъ.

1105. Флагманы, командиры кораблей, старшіе офицеры, лица штабъ-офицерскихъ чиновъ, офицеры, имѣющіе георгіевскій крестъ, и корабельные священники пристаютъ къ кораблю и съѣзжаютъ съ опаго съ правой стороны, а всѣ другія лица съ лѣвой.

Примѣчаніе. Военные и гражданскіе чины пользуются въ этомъ отношеніи правомъ наравнѣ съ флотскими офицерами соотвѣтствующаго чина [2]).

---

[1]) Нижніе чины, которые ставятся къ трапу въ видѣ почести.

[2]) Во время отсутствія флагмана или командира корабля (если корабль не флагманскій), при приставаніи къ послѣднему адмираловъ или генераловъ, вахтенный начальникъ спускается на нижнюю площадку трапа и предупреждаетъ прибывшихъ объ отсутствіи вышеупомянутыхъ чиновъ. (Инст. вахт. нач—ку. § 47).

923. Во время Богослуженія не отдаются никакія почести начальствующимъ лицамъ, а также пріѣзжающимъ на корабль и съѣзжающимъ съ него особамъ, но вахтенный начальникъ предваряетъ ихъ, что идетъ Божественная служба. Это правило не относится до наружныхъ часовыхъ и фалренныхъ, которые и во время Богослуженія отдаютъ честь, по установленнымъ правиламъ.

Примѣчаніе. Фалренные вызываются безъ свистковъ.

928. Для означенія начала каждой божественной службы, кромѣ частныхъ службъ, упомянутыхъ въ статьѣ 926 (см. ниже), на кораблѣ поднимается молитвенный флагъ [1]), который спускается по окончаніи Богослуженія.

О русскомъ военномъ флагѣ.

1284. Военный флагъ—бѣлый флагъ съ синимъ Андреевскимъ крестомъ почитается какъ знамя въ полку и всѣ служащіе на кораблѣ должны охранять этотъ флагъ до послѣдней капли крови, какъ хоругвь русскаго Государя. Военный флагъ на корабляхъ поднимается на гафелѣ [2]) или кормовомъ флагштокѣ [3]).

1285. Военный флагъ носится отъ 8 часовъ утра до захода солнца какъ на якорѣ, такъ и въ ходу. Въ ненастную погоду позволяется его спускать, но если въ это время встрѣтится другой корабль, русскій или иностранный, подъ флагомъ, то флагъ должно немедленно поднять и когда онъ будетъ подержанъ достаточное время, чтобы онъ могъ быть разсмотрѣнъ, позволяется его снова спустить.

1286. Отъ захожденія солнца до 8 часовъ утра, флагъ поднимается: 1) при выходѣ съ рейда, на которомъ есть крѣпость или стоятъ военные корабли, причемъ флагъ опять спускается по удаленіи съ рейда; 2) при входѣ на рейдъ, при тѣхъ же обстоятельствахъ; когда корабль станетъ на якорь, флагъ немедленно спускается; 3) стоя на рейдѣ, когда другой военный корабль приходитъ на него или уходитъ; флагъ спускается, когда этотъ корабль станетъ на якорь или по удаленіи его съ рейда; 4) при встрѣчѣ въ морѣ съ кораблемъ подъ флагомъ, при чемъ исполняется сказанное въ предъидущей статьѣ.

1287. Во время боя, въ виду непріятеля, военный флагъ поднимается не только на гафелѣ, но и на мачтахъ, днемъ и ночью.

---

[1]) Четыреугольный, бѣлый съ краснымъ крестомъ посрединѣ. Поднимается обыкновенно на вершинѣ средней мачты, если ихъ три, и на задней, если ихъ двѣ.

[2]) См. рис. на стр. 65.

[3]) См. рис. на стр. 59.

1288. Флагъ поднимается и спускается всегда слѣдуя старшему, а въ отдѣльномъ плаваніи по личному приказанію командира.

Примѣчаніе. Въ отвѣтъ на салютованіе флагомъ, флагъ припускается соотвѣтственно сдѣланному салюту.

1290. Военный флагъ носятъ всѣ корабли Императорскаго военнаго флота, состоящіе подъ командою морскаго офицера.

1291. Кораблямъ, за оказанные въ сраженіи подвиги, жалуется Георгіевскій флагъ. По настоящее время флагъ этотъ пожалованъ: 1) кораблю «Азовъ», за подвиги, оказанные въ Наваринскомъ сраженіи, подъ командою Капитана Лазарева, и поднимается кораблями, носящими имя «Намять Азова», и 2) бригу «Меркурій»—за бой подъ начальствомъ Капитана Казарскаго съ двумя турецкими кораблями и поднимается кораблями, носящими имя «Память Меркурія».

1292. Гюйсъ—красный флагъ съ синимъ Андреевскимъ крестомъ, окаймленнымъ бѣлыми полосами и съ бѣлымъ прямымъ поперечнымъ крестомъ.

1293. Гюйсъ, поднятый на носовомъ флагштокѣ, вмѣстѣ съ военнымъ кормовымъ флагомъ означаетъ военный россійскій корабль первыхъ двухъ рангов; прочія суда могутъ поднимать гюйсъ на носу только по особому распоряженію высшаго морского начальства. Гюйсъ поднимается отъ 8 часовъ утра до вечерней зари, вмѣстѣ съ кормовымъ флагомъ, но только во время якорной стоянки.

Примѣчаніе. Комендантамъ приморскихъ крѣпостей, во время ихъ разъѣздовъ на гребныхъ судахъ, предоставляется носить гюйсъ на кормовомъ флагштокѣ.

1296. Флагъ Главнокомандующаго флотомъ или главнокомандующаго войсками, если послѣдній имѣетъ подъ своимъ начальствомъ и морскую часть,—бѣлый флагъ съ синимъ Андреевскимъ крестомъ, имѣющій по серединѣ гюйсъ. Онъ означаетъ присутствіе Главнокомандующаго и поднимается и спускается по его личному приказанію. Мѣсто его на гротъ-мачтѣ [1]), но онъ можетъ быть поднимаемъ и на носовомъ флагштокѣ шлюпки. Салютъ ему состоитъ изъ девятнадцати выстрѣловъ.

Примѣчаніе. Стеньговымъ [2]) флагамъ лицъ упомянутыхъ въ настоящей статьѣ, когда флаги эти въ предѣлахъ водъ прибрежья мѣстности, состоящей въ ихъ вѣдѣніи, подняты не на военныхъ

---

[1]) Средней мачтѣ, если ихъ три, и задней, если ихъ двѣ.

[2]) Поднимающимся на вершинѣ мачты.

судахъ, слѣдуетъ салютовать согласно сей статьѣ; для лица же, флагу котораго салютуютъ съ военнаго корабля, обязательно тотчасъ отвѣчать троекратнымъ приспусканіемъ своего стеньговаго флага.

1297. Флагъ Командующаго флотомъ—бѣлый съ синимъ Андреевскимъ крестомъ, имѣющій въ крыжѣ (лѣвый верхній уголъ флага) гюйсъ. Онъ подлежитъ правиламъ, изложеннымъ въ 1296 статьѣ. Этому флагу производится салютъ въ семнадцать выстрѣловъ.

1298. Флагъ Генераловъ военно-сухопутной службы, имѣющихъ подъ своей командой морскую часть—бѣлый съ синимъ Андреевскимъ крестомъ и въ бѣломъ крыжѣ четыре соприкасающіеся якоря, расположенные діагонально, рымами къ угламъ; флагъ этотъ поднимается на носовомъ флагштокѣ шлюпки и ему никакого салюта не полагается.

О вымпелахъ.

1325. Судамъ русскаго военнаго флота присвоены вымпела [1]) двухъ родовъ: *а*) общій и *б*) Георгіевскій. Общій вымпелъ носятъ всѣ корабли русскаго военнаго флота, кромѣ тѣхъ, которымъ присвоенъ Георгіевскій вымпелъ. Георгіевскій вымпелъ носятъ всѣ корабли гвардейскаго экипажа и тѣ корабли, которымъ пожалованъ Георгіевскій военный флагъ.

1326. Вымпелъ поднимается при началѣ кампаніи и носится постоянно во всю кампанію, и на рейдѣ и въ ходу, въ хорошую и дурную погоду и спускается только съ окончаніемъ кампаніи. На корабляхъ, гдѣ есть какой либо стеньговой флагъ или брейдъ вымпелъ [2]), вымпелъ не поднимается. Суда, которымъ не присвоенъ военный флагъ, вымпела не поднимаютъ.

1327. Вымпела носятся, кромѣ того, командирами кораблей и флагъ-капитанами на носовомъ флагштокѣ шлюпки.

Командиръ корабля.

274. Командиру корабля Его Императорскаго Величества ввѣряется охраненіе чести русскаго флага. Всѣ служащіе на кораблѣ вполнѣ подчинены командиру, который въ своихъ дѣйствіяхъ и распоряженіяхъ руководствуется закономъ и предписаніями начальства и требуетъ того же отъ своихъ подчиненныхъ, неослабно поддерживая на кораблѣ строгую военную дисциплину.

Старшій офицеръ корабля.

374. Старшій офицеръ есть главный помощникъ командира по командованію кораблемъ и непосредственный блюститель дисциплины. Ему подчинены всѣ служащіе на кораблѣ.

---

[1]) Небольшой военный флагъ, который оканчивается длинной бѣлой лентой, съ косицами. Онъ поднимается всегда на гротъ-мачтѣ.

[2]) Т. е. на тѣхъ корабляхъ, на которыхъ находится начальствующее лицо, имѣющее право на наружный знакъ отличія.

375. Въ отсутствіи командира, старшій офицеръ, а гдѣ таковаго не положено, то старшій изъ флотскихъ офицеровъ остается командующимъ и потому въ этомъ случаѣ власть, права и отвѣтственность командира переходятъ на него.

Вахтенный начальникъ.

Старшіе флотскіе офицеры на корабляхъ поочереди стоятъ вахту и называются вахтенными начальниками. Къ вахтенному начальнику обыкновенно слѣдуетъ обращаться за всѣми объясненіями и недоразумѣніями.

416. Вахты распредѣляются слѣдующимъ образомъ. При четырехъ вахтахъ: съ 8 часовъ утра до часа пополудни, съ часа пополудни до 7 часовъ вечера, съ 7 часовъ вечера до полуночи, съ полуночи до 4 часовъ утра, съ 4 часовъ утра до 8 часовъ утра.

При пяти вахтахъ: съ 8 часовъ утра до часа пополудни, съ часа пополудни до 4 часовъ дня, съ 4 часовъ дня до 8 часовъ вечера, съ 8 часовъ вечера до полуночи, съ полуночи до 4 часовъ утра и съ 4 часовъ утра до 8 часовъ утра.

430. Вахтенный начальникъ, стоя на вахтѣ, отвѣчаетъ во все это время за безопасность корабля, за содержаніе его въ постоянной исправности, за соблюденіе порядка корабельной службы и за исполненіе всѣхъ приказаній командира и старшаго офицера. Для этого ему подчиненъ караулъ и находящіеся на вахтѣ офицеры, воспитанники и нижніе чины.

Примѣчаніе. Вахтенные офицеры на якорѣ должны быть всегда въ кортикахъ. Въ плаваніи же, или когда всѣ офицеры находятся при саблѣхъ или кортикахъ, отличительнымъ знакомъ вахтеннаго начальника служитъ рупоръ.

438. При отправленіи своей должности, вахтенный начальникъ не отвлекается никакими посторонними занятіями, никогда не садится, не куритъ и не входитъ ни съ кѣмъ въ разговоры, не касающіеся его служебныхъ обязанностей, и не дозволяетъ этого своимъ подчиненнымъ. Онъ наблюдаетъ, чтобы лица, незанятыя службою, ни подъ какимъ предлогомъ не находились на командномъ мостикѣ. О всякомъ нарушеніи порядка со стороны лицъ старшихъ его въ чинѣ онъ доводитъ до свѣдѣнія командира и старшаго офицера, а лицъ младшихъ чиномъ самъ воздерживаетъ отъ этого.

О шканцахъ.

932. Главное почетное мѣсто на кораблѣ Его Императорскаго Величества называется шканцами. Пространство шканецъ на кораблѣ каждаго типа опредѣляется приказомъ по морскому вѣдомству [1]).

---

[1]) Обыкновенно шканцы начинаются у входнаго трапа и идутъ отъ него по направленію къ кормѣ.

933. При входѣ на корабль, каждое лицо, безъ различія чиновъ, обязано отдавать честь шканцамъ, приподнимая головной уборъ [1]).

934. Почетная сторона шканецъ есть правая.

935. Почетная сторона шканецъ предоставляется старшему въ присутствіи младшихъ и лицамъ, приглашеннымъ на опую старшимъ. При входѣ командира на шканцы, всѣ находящіеся на опыхъ, кромѣ старшаго офицера и вахтеннаго начальника, переходятъ на лѣвую. Въ присутствіи флагмана, на почетной сторонѣ шканецъ остаются только командиръ и вахтенный начальникъ.

Примѣчаніе. Правила эти не относятся ко времени производства работъ, когда каждый долженъ находиться на своемъ мѣстѣ, по росписанію.

936. На шканцахъ читаются морскіе законы и объявляются Высочайшія повелѣнія, предписанія и приказы начальства и приговоры военнаго суда.

937. На шканцахъ соблюдается должная тишина и благочиніе и запрещается курить и садиться. За всякое нарушеніе дисциплины, совершенное на шканцахъ, наказаніе усугубляется. Игры команды на шканцахъ допускаются не иначе, какъ съ разрѣшенія командира.

О каютъ-компаніи.

1113. Каютъ-компанія есть мѣсто соединенія офицеровъ въ свободное отъ служебныхъ занятій время. Всѣ находящіеся въ опой обязаны соблюдать приличіе и порядокъ, достойные благороднаго общества офицеровъ.

1114. Старшій офицеръ или исполняющій его должность, а гдѣ таковаго не полагается — старшій изъ флотскихъ офицеровъ, есть первенствующее лицо въ каютъ компаніи. Опъ наблюдаетъ за сохраненіемъ въ опой порядка и приличія на основаніи предъидущей статьи, не допускаетъ вовсе споровъ о религіи и сужденій о начальствѣ, и обязанъ отвращать личныя неудовольствія между офицерами или окапчивать оныя миролюбиво. Когда признаетъ нужнымъ, опъ имѣетъ право дѣлать членамъ каютъ-компаніи замѣчанія, а въ случаяхъ важныхъ доноситъ командиру. Въ небытность старшаго офицера въ каютъ-компаніи, права его и обязанности переходятъ на старшаго изъ присутствующихъ.

1120. Священникъ обѣдаетъ въ каютъ-компаніи и благословляетъ обѣдъ.

---

[1]) А не отдавать честь, какъ это часто дѣлаютъ сухопутные военные. Еще существуетъ обычай, входя на корабль, снимать верхнее платье, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда встрѣчающій у трапа офицеръ находится въ пальто.

1121. Для общаго стола лицъ 4-го разряда (по статьѣ 1111) [1]) устраивается отдѣльное помѣщеніе, въ которомъ присутствующіе подчиняются правиламъ, установленнымъ для офицерской каютъ-компаніи. Членами офицерской каютъ-компаніи они быть не могутъ.

1123. Время стола для офицеровъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

а) утренній чай или завтракъ начинается въ 7 час. утра и можетъ продолжаться до $8^1/_2$ час. утра.

б) завтракъ или обѣдъ начинается въ 11 час. утра и можетъ продолжаться до $1^1/_2$ часа пополудни.

в) обѣдъ или ужинъ начинается въ 6 час. вечера и можетъ продолжаться до $8^1/_2$ час. вечера.

Примѣчаніе 1. Обѣдъ, завтракъ или ужинъ подаются не иначе, какъ съ разрѣшенія старшаго офицера.

Примѣчаніе 2. Въ субботу и наканунѣ праздниковъ, если служатъ всенощную, обѣдъ или ужинъ подается послѣ церковной службы.

Примѣчаніе 3. Кромѣ часовъ, назначенныхъ для стола, въ каютъ-компаніи всякая сервировка воспрещается, за исключеніемъ чая, который можетъ подаваться въ часы, свободные отъ занятій и ученій.

1124. Въ каютъ-компаніи всѣ офицеры должны быть въ установленной формѣ одежды.

Ношеніе фуражекъ въ каютъ-компаніи воспрещается.

За границею, при съѣздѣ на берегъ въ статскомъ платьѣ, дозволяется быть въ ономъ только во время ожиданія отходящей на берегъ шлюпки. По возвращеніи съ берега статское платье немедленно замѣняется форменною одеждою.

Игра на музыкальныхъ инструментахъ и пѣніе, какъ въ каютъ-компаніи, такъ и въ офицерскихъ каютахъ, разрѣшается только до 10 час. вечера, и за исключеніемъ времени назначеннаго для ученій и общихъ занятій, или послѣ-обѣденнаго отдыха, въ канунъ праздниковъ послѣ всенощной, а по праздничнымъ днямъ до окончанія молитвы.

Спать какъ днемъ, такъ и ночью, и вообще лежать въ каютъ-компаніи воспрещается.

Офицеры не имѣютъ права требовать въ каютъ-компанію нижнихъ чиновъ для какихъ бы то не было объясненій; вообще, въ каютъ-компанію могутъ входить только вѣстовые и нижніе чины, посылаемые съ вахты.

---

[1]) См. стр. 241.

Въ каютъ-компаніи никакой торгъ не допускается, а потому торговцы какъ съ товаромъ, такъ и безъ него, поставщики провизіи и запасовъ, равно какъ и всѣ пріѣзжающіе на судно для торговыхъ операцій права входа въ каютъ-компанію не имѣютъ.

1125. Какъ во внутреннихъ, такъ и въ заграничныхъ плаваніяхъ запрещается офицерамъ держать въ каютъ-компаніи и въ офицерскихъ каютахъ птицъ и звѣрей.

Примѣчаніе. Для развлеченія команды, съ разрѣшенія командира, дозволяется пріобрѣтать животныхъ, но съ тѣмъ условіемъ, чтобы животныя эти, во все время плаванія, не составляли чьей либо частной собственности.

1036. Всѣмъ, находящимся на кораблѣ, запрещается имѣть при себѣ заряженное оружіе, и вообще всякія зажигательныя и удобовоспламеняющіяся вещества. Если офицеры имѣютъ свой собственный порохъ или патроны, то оные должны храниться въ помѣщеніи для салютныхъ выстрѣловъ. **Объ огнестрѣльномъ оружіи.**

Примѣчаніе. Офицерамъ разрѣшается имѣть безопасныя спички. **О спичкахъ.**

1023. Никто не долженъ брать огня безъ вѣдома огневаго [1]), который даетъ его не иначе, какъ съ разрѣшенія вахтеннаго начальника. **Объ огнѣ.**

1024. Огонь разносится по кораблю не иначе, какъ въ фонарѣ, и вездѣ, гдѣ окажется надобность въ огнѣ, оный содержится не иначе, какъ въ фонаряхъ, за исключеніемъ слѣдующихъ мѣстъ: адмиральской и капитанской каютъ, каютъ-компаніи, офицерскихъ каютъ, лазарета и во время молитвы въ походной церкви или у образа. Офицеръ, взявшій огонь въ каюту, отвѣчаетъ за него.

1028. Послѣ десяти часовъ вечера, безъ особаго разрѣшенія командира, нигдѣ не дозволяется имѣть огня, кромѣ каютъ: адмиральской и капитанской, каютъ-компаніи, офицерскихъ каютъ, въ пактоузахъ, подъ склянками, у карты, въ палубахъ у каждаго люка, гдѣ поставлены траны, посреди офицерскаго кубрика, въ каютѣ юнкеровъ и воспитанниковъ. въ отличительныхъ фонаряхъ, при больныхъ въ лазаретѣ, и если корабль на якорѣ, то у клюзъ-бака и битенга, а на паровыхъ судахъ, сверхъ того, въ машинномъ отдѣленіи. Послѣ двѣнадцати часовъ вечера, огонь въ офицерскихъ каютахъ долженъ быть погашенъ и оставляется въ одномъ фонарѣ или прочной лампѣ въ каютъ-кампаніи. Въ случаѣ особаго разрѣшенія командира, огонь оставляется и долѣе помянутыхъ сроковъ, и вообще командиру предоставляется разрѣшать имѣть огонь въ тѣхъ мѣстахъ,

[1]) Унтеръ-офицеръ, назначаемый для присмотра за огнемъ.

гдѣ онъ признаетъ нужнымъ. При семъ наблюдается, по возможности, чтобы снаружи корабля не было видно другихъ огней, кромѣ отличительныхъ [1]).

1051. Воспрещается покрывать электрическія лампы бумагой, матеріей и т. п. легко воспламеняющимися предметами.

О Богослуженіи.

922. При Богослуженіи и во время молитвословій команда присутствуетъ съ должнымъ благоговѣніемъ, и въ это время на кораблѣ соблюдается всевозможная тишина, о чемъ заботится старшій офицеръ и вахтенный начальникъ. Вообще въ это время должно избѣгать производства работъ и воспрещаются ученья, игры и куреніе табаку.

926. Въ случаѣ желанія кого либо изъ офицеровъ или нижнихъ чиновъ, дозволяется священнику служить, съ разрѣшенія командира, молебны и панихиды.

О сигнальныхъ книгахъ.

1065. Сигнальныя книги [2]) должно сохранять въ тайнѣ. Никому и ни подъ какимъ видомъ не дозволяется списывать съ нихъ копій, или дѣлать изъ нихъ выписки. Посторонним лицамъ читать оныя не дозволяется.

О съѣздѣ на берегъ.

1102. Сообщеніе корабля съ берегомъ или съ другими кораблями устанавливается не иначе, какъ съ разрѣшенія: въ отдѣльномъ плаваніи командира, а въ эскадрѣ флагмана.

1103. Никто изъ служащихъ на кораблѣ не отлучается съ онаго, не получивъ предварительнаго согласія старшаго офицера, просить на то дозволенія у командира [3]), а въ отсутствіи сего послѣдняго, безъ разрѣшенія старшаго офицера. Командиръ имѣетъ право предоставить старшему офицеру самому разрѣшать, служащимъ на кораблѣ лицамъ, съѣздъ съ онаго. Всѣ отпущенные обязаны возвращаться къ назначенному сроку, кромѣ случая болѣзни или прекращенія сообщенія съ рейдомъ. Чины флагманскаго штаба для съѣзда съ корабля испрашиваютъ разрѣшенія начальника штаба и флагмана, и сообщаютъ о томъ старшему офицеру.

О шлюпкахъ.

1092. На шлюпкахъ, какъ подъ веслами, такъ и подъ парусами, никто не долженъ сидѣть развалившись.

1093. Офицерамъ, съѣзжающимъ на берегъ, садиться въ шлюпку

---

[1]) На якорѣ—бѣлый огонь на носу; на ходу — бѣлый огонь на передней мачтѣ или трубѣ, съ праваго борта—зеленый, съ лѣваго—красный.

[2]) См. стр. 79.

[3]) Это относится и до посторонних на кораблѣ. Ст. 1133.

одновременно, по предложенію вахтеннаго начальника, начиная со старшаго, и занимать мѣста по старшинству [1]).

Примѣчаніе. Если на той же шлюпкѣ отправляютъ и нижнихъ чиновъ, то они должны быть посажены на шлюпку ранѣе офицеровъ.

1094. Каждый офицеръ, при проѣздѣ на шлюпкѣ мимо другаго офицера старшаго чиномъ, обязанъ отдать честь, приложивъ руку къ головному убору, не вставая съ мѣста. Шлюпочный старшина отдаетъ такую же честь при встрѣчѣ каждаго офицера. Кромѣ того, на шлюпкахъ, идущихъ подъ веслами, честь отдается поднятіемъ веселъ на валекъ въ слѣдующихъ случаяхъ: *а*) на шлюпкахъ съ флагманами—при встрѣчѣ съ Государемъ Императоромъ, Государынею Императрицею, Наслѣдникомъ Престола и Генералъ-Адмираломъ, а также и съ прочими Великими Князьями, если послѣдніе идутъ подъ приевоеннымъ имъ флагомъ или брейдъ-вымпеломъ, и *б*) на всѣхъ остальныхъ шлюпкахъ при встрѣчѣ съ каждымъ флагманомъ или съ командиромъ своего корабля, за исключеніемъ случаевъ, когда шлюпка занята буксировкою, завозами, работою съ водолазомъ, на гонкѣ подъ веслами или когда выгребаетъ противъ сильнаго теченія или крѣпкаго вѣтра.

1095. Для отданія чести, когда офицеръ входитъ или выходитъ изъ шлюпки, старшина [2]) прикладываетъ руку къ фуражкѣ и командуетъ «встать».

Примѣчаніе. Честь отдается старшему изъ присутствующихъ офицеровъ.

Тоже дѣлается на шлюпкахъ, стоящихъ съ гребцами: у борта, на шкентеляхъ [3]), на бакштовахъ [4]) и у пристаней, при проходѣ или приставаніи адмирала, флагъ-капитана [5]), командира и старшаго офицера своего корабля. Для отданія почести всѣмъ прочимъ лицамъ, старшина встаетъ, прикладываетъ руку къ фуражкѣ и командуетъ «смирно».

Дневальные на шлюпкахъ отдаютъ честь, вставая и прикладывая руку къ фуражкѣ, всѣмъ офицерамъ проходящимъ мимо на судахъ и шлюпкахъ.

Во время подъема и спуска флага, на шлюпкахъ, стоящихъ у борта, на шкентеляхъ и бакштовахъ, какъ гребцы, такъ и дневальные,

[1]) Пока шлюпка стоитъ у борта, не слѣдуетъ на ней громко разговаривать. Раньше чѣмъ отвалить шлюпкѣ, принято испросить на то разрѣшеніе вахтеннаго начальника.

[2]) Унтеръ-офицеръ, находящійся на рулѣ.

[3]) Веревочная лѣстница, по которой влѣзаютъ со шлюпки на выстрѣлъ (см. рис. на стр. 55).

[4]) Веревка, за которую привязаны шлюпки за кормой корабля.

[5]) Начальникъ Штаба.

отдаютъ честь флагу, оборотясь къ нему лицомъ, вставая и снимая фуражки. Шлюпки, держащіяся у корабля на веслахъ, берутъ въ это время на валекъ.

1096. При встрѣчѣ паровыхъ и гребныхъ шлюпокъ должны соблюдаться общія правила для предупрежденія столкновеній. Когда двѣ или нѣсколько шлюпокъ приближаются къ пристани или къ борту корабля, шлюпка съ младшимъ офицеромъ должна уступить дорогу той, на которой находится старшій. Когда на шлюпкѣ, стоящей по какому либо случаю у борта или у пристани, замѣтятъ приближающуюся къ той же пристани или къ тому же борту корабля шлюпку съ лицомъ старшимъ, первая должна оттянуться заблаговременно, дабы не помѣшать приставанію старшаго.

1097. Шлюпки не должны никогда оставаться у трапов; при приходѣ къ кораблю онѣ немедленно оттягиваются на выстрѣла, сдаются на бакштовъ или, если не получатъ особаго приказанія, держатся на веслахъ.

Указанія для нижнихъ чиновъ.

772. При проходѣ днемъ по батареямъ и жилымъ помѣщеніямъ адмирала или командира, нижніе чины должны встать. Во время обѣда и отдыха команды таковой почести безъ особаго приказанія не отдается.

Примѣчаніе. То же правило примѣняется при посѣщеніи корабля иностранными офицерами.

773. Команда безъ разрѣшенія не имѣетъ права:

а) Въ свободное отъ службы время быть вблизи капитанскаго и офицерскихъ помѣщеній.

б) Подходить или вступать въ разговоры съ часовыми и безъ надобности отвлекать людей, назначенныхъ для исполненія разныхъ обязанностей на вахтѣ и работахъ.

в) Подходить къ наказаннымъ и вступать съ ними въ разговоры.

г) Спать не въ указанныхъ мѣстахъ.

д) Выходить на верхъ ночью неодѣтыми и безъ обуви.

е) Ходить въ большіе чемоданы [1]), кромѣ времени, для того назначеннаго.

ж) Переодѣваться гдѣ бы то не было, кромѣ частей корабля для того опредѣленныхъ.

з) Переодѣвать послѣ осмотра какую либо часть одежды.

и) Брать койки или ходить въ сѣтки [2]).

к) Ходить по наружнымъ трапамъ и садиться въ какую-либо шлюпку какъ своего корабля, такъ и частную.

---

[1]) Для нижнихъ чиновъ десанта это соотвѣтствуетъ ихъ багажу, сданному на храненіе.

[2]) Мѣста, гдѣ помѣщаются койки.

л) Грузить или передавать съ корабля какіе либо предметы (даже собственные), а также выбрасывать, чтобы то не было изъ портовъ, выходовъ и иллюминаторовъ.

м) Ходить на марсъ [1]), на выстрѣлы [2]) и вообще за бортъ корабля.

н) Работать за бортомъ корабля безъ закрѣпленнаго конца [3]).

о) Сидѣть въ пушечныхъ портахъ, амбразурахъ и наружныхъ выходахъ.

п) Прятать сырое платье въ чемоданы.

р) Мыть бѣлье, кромѣ назначеннаго для того времени.

с) Просушивать вещи иначе, какъ на леерахъ и горденяхъ [4]), или въ устроенныхъ для того помѣщеніяхъ.

т) Полоскать бѣлье съ бортовъ, траповъ или шлюпокъ.

у) Удить рыбу.

Примѣчаніе. Это развлеченіе допускается только въ праздники и часы отдыха, и не иначе, какъ съ разрѣшенія командира.

ф) Отдавать собственную провизію въ камбузъ (кухню) для приготовленія.

774. Нижнимъ чинамъ безусловно запрещается:

а) употреблять бранныя и непристойныя слова;

б) брать деньги съ посѣтителей;

в) плевать на палубу и за бортъ.

775. Нижній чинъ, на которомъ промокло платье, докладываетъ о томъ вахтенному квартирмейстеру и испрашиваетъ разрѣшеніе переодѣться.

778. Всѣ вызовы къ начальству и его приказанія должны исполняться нижними чинами *бѣгомъ*.

Какъ считается время на кораблѣ.

Время на кораблѣ считается на склянки, продолжительность которой полчаса. Обычай этотъ идетъ съ прежнихъ временъ, когда на кораблях употреблялись песочные часы. Особый часовой долженъ былъ слѣдить за пересыпаніемъ песка и каждые полчаса переверты вать склянку (получасовые песочные часы), оповѣщая обитателей корабля о числѣ вытекшихъ склянокъ ударами въ колоколъ. Теперь этотъ человѣкъ смотритъ на часы, и также ударами колокола даетъ знать о числѣ протекшихъ получасовъ. Послѣ 8 ударовъ счетъ начинается вновь, что соотвѣтствуетъ началу

---

[1]) Площадка на мачтѣ.

[2]) Горизонтальное бревно, упертое въ бокъ корабля съ наружной его стороны для привязыванія шлюпокъ. См. рис. на стр. 55.

[3]) Т. е. безъ веревки, обвязанной однимъ концомъ кругомъ человѣка, а другимъ привязанной за какую либо часть борта.

[4]) Веревки, протянутыя между мачтами.

новой вахты, которая продолжается обыкновенно четыре часа. Поэтому 8 склянокъ бьются обыкновенно по приказанію вахтеннаго начальника.

1 склянка	12½ п.	4½ у.	8½ у.	12½ д.	4½ д.	8½ в.
2	1	5	9	1	5	9
3	1½	5½	9½	1½	5½	9½
4	2	6	10	2	6	10
5	2½	6½	10½	2½	6½	10½
6	3	7	11	3	7	11
7	3½	7½	11½	3½	7½	11½
8	4	8	полдень	4	8	полночь.

Распредѣленіе времени на кораблѣ [1].

Команда встаетъ въ будніе дни въ 4½ или 5 ч. утра, а по воскресеньямъ въ 5½ ч. утра, моется и завтракаетъ.

Послѣ завтрака команды, очередные нижніе чины, вымывъ баки [2] и артельную посуду, становятся съ ними во фронтъ на опредѣленномъ по росписанію мѣстѣ. Вахтенный начальникъ приказываетъ вахтенному офицеру, а если таковаго нѣтъ, то вахтенному боцману осмотрѣть, чисто-ли вымыты баки и посуда, и доложить ему о результатѣ осмотра. Тоже дѣлается послѣ обѣда и ужина; вмѣстѣ съ посудою осматриваются и подстилки.

По окончаніи завтрака, моютъ палубу, въ извѣстные дни бѣлье, и затѣмъ прибираются во всѣхъ помѣщеніяхъ.

Подъемъ и спускъ флага.

Передъ подъемомъ и спускомъ флага [3], если въ это время не производится авральная [4] работа, вслѣдъ за командою *на флагъ и гюйсъ*, вахтенный начальникъ командуетъ «*смирно*». По этой командѣ, работы или мытье, если таковыя производились, пріостанавливаются, нижніе чины отходятъ къ бортамъ и становятся къ нимъ спиною.

При выходѣ къ церемоніи подъема флага командира и адмирала, вахтенный начальникъ командуетъ: «*смирно*», на случай, если лица эти пожелаютъ здороваться съ командой.

Для отданія почестей при подъемѣ и спускѣ флага, свободные офицеры и команда становятся во фронтъ. По командѣ: *флагъ и гюйсъ поднять*», склянки бьются безъ особаго на то приказанія.

Во время подъема и спуска флага, когда музыка играетъ *гимнъ* и *Коль славенъ нашъ Господь въ Сіонѣ*», офицеры и команда остаются съ непокрытыми головами, какъ на кораблѣ, на которомъ играетъ музыка, такъ и на всѣхъ близко стоящихъ судахъ, на которыхъ слышны

---

[1]) (Составлено по инструкціи для вахтеннаго начальника).

[2]) Артельные котлы.

[3]) Флагъ подымается въ 8 ч. утра и спускается съ заходомъ солнца. (Уставъ, ст. 1285).

[4]) Общая.

звуки гимна. На этихъ послѣднихъ фуражки снимаются по командѣ вахтеннаго начальника.

Примѣчаніе. Въ дождливую погоду къ спуску и подъему флага офицеры и музыканты не вызываются.

Отъ 9 до 10 ч. 30 м. въ будніе дни производятся занятія и ученія по росписанію, а съ 10 ч. 30 мин. до 11 ч. приборка корабля.

Проба пищи производится съ нѣкоторой церемоніей. **Проба пищи.**

Въ 10 ч. 30 мин., а если по какому-либо случаю не окончены работы или ученья, то немедленно по ихъ окончаніи, вахтенный начальникъ посылаетъ за пробой пищи. Проба представляется старшимъ боцманомъ старшему вахтенному офицеру, а симъ послѣднимъ вахтенному начальнику.

Во всѣхъ случаяхъ представленія пробы, подносъ съ пищей держитъ кокъ [1]), а представляющій отдаетъ честь, прикладывая руку къ козырьку. Проба представляется старшему изъ присутствующихъ лицъ и въ его присутствіи младшими не пробуется.

Послѣ обѣда, уборки посуды и приведенія въ порядокъ столовъ и палубы, командѣ дается отдыхъ. **Отдыхъ.**

Во время отдыха команды шлюпки безъ приказанія командира не посылаются и слѣдуетъ избѣгать дѣйствій, которыя могутъ нарушить данный покой.

Вызовъ одного человѣка только въ крайнихъ случаяхъ производится свисткомъ, а при обыкновенныхъ обстоятельствахъ чрезъ разсыльнаго.

Въ 1 часъ 30 мин. пополудни вахтенный начальникъ командуетъ: *«вставать, умываться, чай пить»*, и при посредствѣ вахтеннаго офицера и палубныхъ квартирмейстеровъ слѣдитъ за точнымъ исполненіемъ этого приказанія.

Время отъ 2 до 4 час. 45 мин. пополудни назначается для ученій. По окончаніи ученій, вахтенный начальникъ командуетъ: *«въ палубахъ прибраться»*.

Въ 5 час. 45 мин. вахтенный начальникъ приказываетъ: *«вино достать»*, и въ 6 час. командуетъ: *«къ вину и ужинать»*. **Ужинъ.**

Послѣ ужина командѣ разрѣшается пѣть пѣсни: въ праздничные дни такое разрѣшеніе можетъ быть дано послѣ отдыха. **Время для развлеченій команды.**

Примѣчаніе 1. Въ эти же часы можетъ быть раздаваемо нижнимъ чинамъ денежное и вещевое довольствіе, а также дозволено ходить въ больніе чемоданы.

Примѣчаніе 2. Вахтенный начальникъ, если къ тому представится надобность, пріостанавливаетъ пѣніе, которое во всякомъ

[1]) Поваръ.

случаѣ должно быть окончено за 5 мин. до вечерней молитвы. Наканунѣ праздниковъ, на 1-й, 4-й, 7-й недѣляхъ Великаго поста и во время говѣнія, пѣніе пѣсенъ не дозволяется.

Время отъ 7 до 7 час. 30 мин. назначается для повѣрки росписаній. По окончаніи повѣрки росписаній производится смѣна караула.

Примѣчаніе. Если темнота наступаетъ ранѣе времени, назначеннаго для повѣрки росписаній, то отъ усмотрѣнія командира зависитъ назначеніе другаго времени.

Въ 7 час. 30 мин. вечера вахтенный начальникъ командуетъ: «*палубы провѣтрить, подвахтенному* [1]) *отдѣленію въ палубахъ прибраться*», при чемъ всѣ брезенты выносятся на верхъ, стряхиваются, палубы подметаются и снова закрываются брезентами. За провѣриваніемъ палубы вахтенный начальникъ посылаетъ слѣдить вахтеннаго офицера. По окончаніи приборки вахтенный начальникъ командуетъ: «*по пушечнымъ портамъ*», и затѣмъ, когда ему доложатъ о готовности, приказываетъ «*порта закрыть*». По этой командѣ закрываются также бортовые иллюминаторы, двери и горловины тѣхъ непроницаемыхъ переборокъ, которыя перечислены въ приказѣ командира.

Вечерняя молитва.

Въ 8 час. вечера вахтенный начальникъ приказываетъ бить «*на молитву*». Когда артиллерійскій кондукторъ доложитъ, что вся команда вышла на верхъ, командуетъ: «*фуражки снять*». Эта команда служитъ и приказаніемъ начинать молитву. По окончаніи молитвы, вахтенный начальникъ командуетъ: «*накройся*».

Примѣчаніе 1. За вечерней молитвой поются: молитва Господня, хвалебная пѣснь Пресвятой Богородицѣ и молитва за Царя и Отечество.

Примѣчаніе 2. Съ перваго дня Свѣтлаго Праздника и до дня Вознесенія Господня, вмѣсто молитвъ, указанныхъ въ п. 1-мъ, поется утромъ и вечеромъ троекратно молитва Воскресенія Христова.

Послѣ молитвы раздаются койки.

5. Высадка.

Подходъ къ мѣсту высадки.

Избранный для высадки участокъ берега предварительно подготовляется огнемъ боеваго флота, послѣ чего, по сигналу, транспорты подходятъ на назначенныя имъ и обозначенныя буйками мѣста. Если этого сдѣлать не удалось, они подходятъ, по лоту,

[1]) Т. е. тому, которое стояло предыдущую вахту.

какъ можно ближе къ берегу и отдаютъ якоря по способности. Если возможно, то они швартовятся.

Высадка авангарда.

Въ послѣднемъ случаѣ высадка идетъ несравненно быстрѣе, а такъ какъ очень важно какъ можно скорѣе высадить авангардъ, то, если только обстоятельства это позволяютъ, очень желательно прибѣгнуть именно къ такому способу высадки съ тѣхъ транспортовъ, на которыхъ находится авангардъ.

Для этого полезно его помѣщать на самыхъ мелкосидящихъ пароходахъ. Одинъ изъ нихъ можетъ, отдавъ якорь съ кормы, упереться носомъ въ берегъ, хотя-бы рискуя повредить и даже разбить пароходъ [1]). Сбросивъ сходни, онъ устраиваетъ переправу на берегъ. Такой пароходъ можетъ послужить пристанью, и къ его кормѣ можетъ сдаться слѣдующій пароходъ, а къ этому послѣднему пожалуй можетъ уже швартовиться и глубокосидящій транспортъ.

Конечно, такой маневръ высадки авангарда возможенъ лишь при благопріятной погодѣ у приглубаго берега.

Комендантъ побережья.

Сухопутный офицеръ въ соотвѣтствующемъ чинѣ назначается *комендантомъ побережья*, на обязанности котораго лежитъ наблюденіе за порядкомъ высадки и направленіе высаживающихся частей на позиціи.

Тотчасъ по занятіи берега устанавливается телефонное или семафорное сообщеніе между Начальникомъ Экспедиціи и Начальникомъ авангарда.

Въ случаѣ, если при отрядѣ транспортовъ нѣтъ особыхъ госпитальныхъ судовъ, для этого назначается одинъ изъ транспортовъ, который по возможности швартовится у берега и устраиваетъ съ нимъ прочное мостовое сообщеніе.

При высадкѣ слѣдуетъ имѣть въ готовности росписаніе для обратной посадки, на случай неудачи.

Высадка людей.

Люди передъ высадкой должны быть накормлены и напоены чаемъ (баклаги должны быть наполнены водой).

По приказанію эшелоннаго начальника войска одѣваютъ амуницію, ранцы и мѣшки, кромѣ авангарда, который высаживается съ одними ружьями и патронами и шанцевымъ инструментомъ. Багажъ авангарда долженъ быть заблаговременно связанъ въ тюки но отдѣленно и остается на транспортѣ при особо назначенныхъ

[1]) Шкиперъ можетъ быть въ этомъ случаѣ освобожденъ отъ отвѣтственности за цѣлость парохода. Своевременность высадки авангарда можетъ съ избыткомъ вознаградить за потерю и не одного парохода.

хозяевахъ и доставляется къ своимъ частямъ по особому распоряженію.

Пѣхота, передъ посадкой на шлюпки, выстраивается на верхней и другихъ палубахъ съ такимъ разсчетомъ, чтобы роты, поворачиваясь направо или налѣво, могли подходить къ трапамъ въ строевомъ порядкѣ, причемъ всѣ ротные командиры должны идти на шлюпки впереди своихъ ротъ. При ротномъ командирѣ находится жалонеръ, который на берегу немедленно указываетъ мѣсто сбора роты, если рота не предназначена сразу въ цѣпь.

При посадкѣ на шлюпки у каждаго трапа долженъ находиться одинъ изъ офицеровъ той части, которая садится. Здѣсь-же долженъ быть матросъ со спасательнымъ кругомъ.

При спускѣ пѣхоты по штормъ-трапамъ (веревочнымъ лѣстницамъ), или во время сильнаго волненія, ружья передаются на шлюпки въ связкахъ по нѣсколько штукъ. При этомъ затворы должны быть поставлены на предохранительный взводъ, а штыки должны быть вложены въ штыковыя ножны.

Шлюпки собираются въ колонны по составленному росписанію и буксируются къ берегу паровыми катерами, а на отмеляхъ идутъ на веслахъ. При послѣдующихъ рейсахъ гребныя суда подходятъ къ трапамъ и, по мѣрѣ наполненія ихъ людьми, тотчасъ-же гребутъ къ мѣсту высадки, не дожидаясь другъ друга. Паровые катера подхватываютъ ихъ по способности. Такимъ образомъ производится высадка до полнаго ея окончанія.

Пока идетъ высадка, транспортъ держитъ свои позывные флаги, показывающіе его имя. Какъ только высадка съ него кончена, позывныя спускаются и всѣ его шлюпки направляются къ ближайшему транспорту, который продолжаетъ выгрузку, или-же поступаютъ въ распоряженіе Начальника отряда транспортовъ.

Высадка лошадей.

За два часа передъ высадкой лошади должны быть накормлены, а передъ самой высадкой напоены.

Въ случаѣ, если приходится лошадей высаживать вплавь, что не рекомендуется, такъ какъ температура воды ниже 15°R для нихъ вредна, надо отправить ихъ при шлюпкахъ, для чего поперекъ шлюпки кладутъ рейки, къ которымъ и подтягиваютъ головы лошадей на недоуздкахъ; на этотъ случай недоуздки должны быть очень прочны.

Если у берега существуетъ прибой, плывущихъ лошадей непремѣнно должны сопровождать шлюпки, чтобы выгонять ихъ на берегъ. Иначе онѣ могутъ испугаться прибоя, повернуть назадъ въ море и утонуть. Это какъ разъ случилось при высадкѣ американскаго экспедиціоннаго корпуса при С. Яго на Кубѣ.

Лошади въ трюмахъ сильно потѣютъ, а потому надо дать имъ сначала простыть на верхней палубѣ, раньше чѣмъ спускать ихъ въ воду. Иначе, при холодной водѣ можно погубить всѣхъ лошадей.

При высадкѣ лошади обаммуничиваются уже на берегу.

Высадка артиллеріи.

По прибытіи бота съ артиллеріей къ берегу, орудія вывозятся по сходнямъ, тотчасъ-же запрягаются и занимаютъ позицію, указанную по диспозиціи, не ожидая другихъ орудій. Слѣдующія орудія выгружаются на берегъ такимъ-же порядкомъ и пристраиваются къ прежде выгруженнымъ орудіямъ.

Выгрузка тяжестей.

При выгрузкѣ тяжестей къ люкамъ назначаются тѣ-же команды и начальники, которые были при нагрузкѣ, и самая выгрузка производится по составленнымъ при нагрузкѣ записямъ. На берегу должны быть пріемщики отъ тѣхъ частей, тяжести которыхъ выгружаются.

Приложеніе 2.

КРАТКАЯ БИБЛІОГРАФІЯ.

Списокъ сочиненій, которыя могутъ оказаться полезными при желаніи ближе ознакомиться съ различными отраслями военно-морскаго искусства.

Исторія флотовъ и описанія сраженій.

The navy in the civil war. I. **Mahan.** The gulf and Inland waters. 1883 г.
II. **Ammen.** The atlantic coast. 1883 г.
III. **Soley.** The blockade and the cruisers. 1895 г.

Бойнтонъ. „Исторія американскаго флота во время возстанія". *Переводъ съ англійскаго.* 2 т. 1868 г.

Шабо-Арно. „Исторія военныхъ флотовъ". *Переводъ съ французскаго.* Изд. Главнаго Морскаго Штаба. 1896 г.

Вильсонъ. „Броненосцы въ бою". *Переводъ съ англійскаго.* 2 т. Изд. Главнаго Морскаго Штаба. 1897 г.

Laird Clowes. „The Royal Navy" *(Наиболѣе полная и лучшая исторія англійскаго флота).* 5 т. 1901 г.

Roncière. „Histoire de la Marine Française". *(Изданіе еще не закончено. Пока вышло два тома).*

Ferd. Ritter von Attlmayr. „Der Krieg Österreichs in der Adria. 1866. *(Лучшее описаніе сраженія при Лиссѣ).* 1896 г.

Исторія русскаго флота.

Веселаго. „Краткая исторія русскаго флота". Вып. I. 1893 г. Вып. II. 1895 г.

Его же. „Матеріалы по исторіи русскаго флота". 14 томовъ, изданы съ 1865 по 1893 г.

Мышлаевскій. „Война въ Финляндіи въ 1712—1714 г.". *(Совмѣстная операція сухопутной арміи, галернаго и корабельнаго флотовъ).* 1896 г.

Головачевъ. „Дѣйствія русскаго флота въ войнѣ со шведами въ 1788—1900 г.".

Его же. „Исторія Севастополя, какъ русскаго порта". 1872 г.

Богдановичъ. „Наваринъ". 1877 г.

Его же. „Синопъ". 1878 г.

Кротковъ. „Повседневная запись замѣчательныхъ событій въ русскомъ флотѣ". *(Превосходное и чрезвычайно полное справочное изданіе по исторіи русскаго флота).* Изд. Глави. Морск. Штаба. 1893 г.

Шульцъ. „Подвиги русскихъ моряковъ". 1853 г.

Посмертныя записки адмирала Невельскаго. „Подвиги русскихъ морскихъ офицеровъ". 1849—55 гг. 1878 г.

Броневскій. „Записки морскаго офицера". *(Плаваніе эскадры адмирала Д. Н. Сенявина въ Средиземномъ морѣ 1805—1810 г.).* 4 тома.

„**Петропавловскій бой** и камчатская эскадра". 1883 г.

Біографіи.

Laughton. „Nelson and his companions in arms". 1896 г.

А. Бутаковъ. „Нельсонъ по послѣднимъ его біографіямъ". Морск. Сб. 1899 г.

Mahan. „Admiral Farragut". 1893 г.

„**Жизнеописаніе** первыхъ русскихъ адмираловъ". 4 тома. 1831 г.

Скаловскій. „Біографія адмирала Ушакова".

Морская стратегія и тактика.

Головачевъ. „О значеніи флота для Россіи". Морск. Сборн. за 1898 г. № 9.

Коломбъ. „Морская война, ея основные принципы и опытъ". 1894 г.

Мэхэнъ. „Вліяніе морской силы на исторію". (1660—1783). 1896 г.

Его же. „Вліяніе морской силы на французскую революцію и имперію". (1793—1812). 2 т. 1898 г.

Переводы съ англійскаго. Изданіе Его Императорскаго Высочества Наслѣдника Цесаревича Великаго Князя Георгія Александровича.

Mahan. „Lessons of the war with Spain". 1899 г.

Steevens. „Naval Policy". 1896 г.

Colomb. „Essays on naval defense". 1896 г.

Макаровъ. „Разсужденія по вопросамъ морской тактики". 1897 г.

Пойенъ. „Значеніе морской артиллеріи въ сраженіяхъ послѣдняго времени. *Переводъ съ французскаго.* 1888 г.

Совмѣстныя дѣйствія арміи и флота и десантныя экспедиціи.

Furse, Colonel. „Military expeditions beyond the seas". 2 т. 1897 г.

Его же. „Mobilisation and embarkation of an army corps. 1883 г.

Его же. „Military Transport". 1882 г.

Дегу. „Изслѣдованіе совокупныхъ дѣйствій арміи и флота“. 2 ч. *Переводъ съ французскаго.* 1889 г.

Обручевъ. „Смѣшанныя морскія экспедиціи“. 1899 г.

Орловъ. „Совмѣстныя дѣйствія сухопутной арміи и флота“. 1894 г.

Его же. „Итальянцы въ Абиссиніи“. 1897 г.

Мошнинъ. „Оборона побережія“. 1901 г.

Grasset. „La defense des côtes“. 1899.

Henning. „Die Kustenvertheidigung“. 1892.

M. D. B. G. „Des operations maritimes contre les côtes et des dèbarquements. 1894.

Didelot. „La défense des côtes d'Europe» съ атласомъ. 1894 г.

Leithner. „Die Küstenbefestigung“. 1895 г.

Delaunay. „Napoléon et la défense des côtes“. 1890.

Patiens. „La dèfense nationale et la défense des côtes“. 1894 г.

„Der Kampf um küstenbefestigungen“. 1897 г.

Bride. „Notions sur les operations combinèes de l'armée et la flotte“. 1898 г.

„Instruction du 1 Mai 1897 pour l'exécution des transport de la guerre par navires de commerce“.

„Положеніе о перевозкѣ войскъ водою“. (Прик. по воени. вѣд. 1893 г. № 70).

„Инструкція Начальнику эшелона нижнихъ чиновъ, перевозимыхъ на морскихъ судахъ между Одессой и Владивостокомъ“ (Цирк. Глави. Шт. № 60 Февраля 28, 1896 г).

„Соглашеніе на перевозку воинскихъ чиновъ и новобранцевъ съ ихъ семействами и багажемъ на пароходахъ Добровольнаго Флота при перевозкахъ дальняго плаванія“ (Цирк. Гл. Шт. № 64. Марта 16 дня 1897 г.).

Jurien de la Gravière. „La marine d'aujourd'hui“ *(Крымская кампанія).* 1872 г.

Aublet. „La guerre au Dahomey (1888—1893 г.). 1895 г.

J. Pallu de la Barrière. „Histoire de l'expédiition de Cochinchine“, 1861. 1888 г.

Girard. „Souvenirs de l'Expédition de Tunisie“. 1883 г.

Loir. „L'escadre de l'amiral Courbet“. 1894.

„Opérations de l'Escadre française dans la rivière Min“, 1885 г.

Petit. „La conquête de la vallée d'Atchin“. 1891 г.

Мертваго. „Очеркъ морскихъ сношеній и войнъ европейцевъ съ Китаемъ по 1860 годъ“. 1884 г.

Garnot. „L'expédition française de Formose 1884—1885 г.“.

Le Comte de Paris. „Histoire de la guerre civile en Amérique“. 7 томовъ и 3 атласа.

Johnson. „The defence of Charlestone harbour“. 1863—1865. 1890 г.

Barros Arana. „Histoire de la guerre Pacifique“. 2 т. 1882 г.

Fix. „La guerre du Paraguay“. 1870 г.

Rivière. „La marine française au Mexique“ 1881 г.

Humbert. „Madagascar. La dernière guerre franco-hova“.

Duchesne. „Rapport sur l'expedition de Madagascar“. Съ атласомъ. 1897 г.

„**Parliamentary** correspondence aspecting the affairs of Crete and the war between Turkey and Greece“. 1897. (October).

Steevens. „With Kitchener to Khartoum“. 1898 г.

Jnouye. „A concise history of the war between Japan and China“. 1895.

Wladimir. „The China-Japan war“. 1896 г.

Müller. „Der Krieg zwichen China und Japan“. 1895.

Жилинскій. „Испано-американская война“. 1899 г.

Ермоловъ. „Испано-американская война“ 1899 г.

Ливенъ. „Американская экспедиція въ С. Яго де Куба лѣтомъ 1898 г.“. Морск. Сб. 1899 г. №№ 4, 5 и 6.

„**Annual** reports of the navy departament“. 1898. *(Офиціальный отчетъ о дѣйствіяхъ американскаго флота во время испано-американской войны).*

Bride. „La guerre hispano-americaine“. 1899 г.

José Muller Tejeiro. „Battles and capitulation of Santiago de Cuba“. *Переводъ съ испанскаго.* 1899 г.

Jacobson. „Sketches from the Spanish-american war“. *Переводъ съ нѣмецкаго.* 1898.

Wilson. „The downfall of Spain. Naval history of the Spanish-american war“. 1900.

Spears. „Our navy in the war with Spain“. 1898 г.

Кораблестроеніе, описаніе кораблей и матеріальной части.

Боголюбовъ. „Исторія корабля“ 2 т. 1877 г.

Ledieu. „Le nouveau materiel naval“. 2 тома и 2 атласа. 1890 г.

Гозе. „Руководство къ кораблестроенію“. 2 тома и 2 атласа. 1894 г.

Armstrong. „Torpedoes and torpedo-vessels“. 1897 г.

Яцыно. „Курсъ морской артиллеріи“. 3 части. 1900 г.

Garbett. „Naval Gunnery“. 1897 г.

Морское международное право.

„**Сборникъ** дѣйствующихъ трактатовъ и конвенцій, имѣющихъ отношеніе къ военному мореплаванію, съ приложеніемъ консульскаго устава“. 1885 г. *(Печатается новое изданіе).*

Отфейль. „Исторія происхожденія, развитія и измѣненія международнаго права“. *Переводъ съ французскаго.* 1887 г.

Овчинниковъ. „Морское призовое право“. 1900 г.

Морскія періодическія изданія.

„Морской Сборникъ". Ежем.

„Русское Судоходство". Ежем.

„Revue Maritime". Ежем.

„Le Jacht. Journal de la Marine". Еженед.

„Marine Rundschau". Ежем.

„Mittheilungen aus dem gebiete des Seewesens". (Австрійск.). Ежем.

„Navy and Army Illustrated". Еженед.

„Journal of the Royal United Service Institution". Ежем.

„The Proceedings of the United Service Naval Institute". (Соед. Шт.). 4 раза въ годъ.

Справочныя изданія. Данныя о военныхъ судахъ.

„**Военные флоты** и морская справочная книжка". В. К. А. М. *(Выходитъ каждые два года. Послѣднее изданіе 1901 г.).*

„**Сборникъ свѣдѣній** объ иностранныхъ государствахъ". 4 выпуска. Изданіе Военно-Морскаго Ученаго Отдѣла Главнаго Морскаго Штаба.

„**Русскій Торговый флотъ**". Списокъ судовъ къ 1-му Января 1900 г. Изданіе отдѣла Торговаго Мореплаванія Министерства Финансовъ.

Jane. „All the world's fighting ships". *(Альбомъ и описаніе военныхъ судовъ всего міра. Выходитъ выпусками).*

„**The naval annual**". Brassey. Ежегодное изданіе.

Prince Louis of Battenberg. Men of war names. 1897 г. *(Здѣсь могутъ быть найдены происхожденія именъ военныхъ судовъ всѣхъ европейскихъ флотовъ).*

Морской уставъ. 1899 г.

Правила сигналопроизводства на военныхъ корабляхъ. 1900 г.

Редактировалъ авторъ.

Основы современнаго военно-морскаго дѣла,

Краткій конспектъ, таблицы, схемы и приложенія

къ сообщеніямъ, прочитаннымъ 23 и 28 Октября и 4 Ноября 1900 г. на 28, 29 и 30-омъ Обыкновенныхъ Общихъ Собраніяхъ членовъ Общества ревнителей военныхъ знаній Дѣйствительнымъ членомъ Общества, Преподавателемъ Николаевской Морской Академіи, Лейтенантомъ

Н. Л. КЛАДО.

Изданіе Общества ревнителей военныхъ знаній.

С.-Петербургъ.
Экономическая Типо-литографія., Вас. Остр., 13 л., Иностранный пр. д. № 4
1900.

Боевыя средства современнаго флота.

Введеніе.

Возрастающее значеніе морской силы [1]).

Историчесній очеркъ развитія средствъ употребляемыхъ въ морскомъ бою.

Подраздѣленіе этихъ средствъ. Характерное отличіе одного изъ нихъ отъ употребляющихся на сухомъ пути. Происхожденіе военныхъ флотовъ. Царство *абордажа*. При усовершенствованіи организаціи личнаго состава первое мѣсто занимаетъ *тараиъ*. Появленіе и усовершенствованіе *артиллеріи* уничтожаетъ таранъ, умаляетъ значеніе абордажа и способствуетъ преобразованію военнаго флота изъ гребного въ парусный. Парусный флотъ переживаетъ тѣ-же фазисы развитія что и гребной. Съ появленіемъ паровыхъ броненосныхъ флотовъ возраждается таранъ. Появленіе *мины*. Чрезмѣрное увлеченіе тараномъ и миной, послѣ чего артиллерія занимаетъ первое мѣсто.

Устойчивость типовъ судовъ и развитіе тактики, какъ результатъ правильнаго взгляда на роль каждаго оружія.

Наступательныя средства корабля [2]).

1. **Таранъ**. По своему разрушительному дѣйствію—таранъ наиболѣе грозное средство морского боя. Не смотря на это, онъ, по своему значенію, занимаетъ послѣднее мѣсто среди этихъ средствъ.

2. **Мина**. Описаніе мины наступательной и оборонительной. Разрушительное дѣйствіе мины. Почему мина не можетъ занять первенствующаго положенія на военномъ кораблѣ? *Мина, по своему существу—это оружіе слабаго противъ сильнаго.*

3. **Артиллерія**. Характерное свойство артиллеріи—*универсальность*. Слабость артиллеріи противъ подводной части корабля. Усовершенствованіе артиллеріи за послѣднее время [3]). Раздѣленіе артиллеріи на *типы* въ зависимости отъ тѣхъ цѣлей, которыя она преслѣдуетъ [4]). Артиллерія крупная, средняя и мелкая.

---

[1]) См. Таблицу № 1.
[2]) См. Схему № 1.
[3]) См. Таблицу № 2.
[4])См. Таблицу № 3.

Артиллерія среднихъ калибровъ — главная на кораблѣ. Установка артиллеріи. Разрушительное дѣйствіе артиллеріи. Малый процентъ попаданія въ бою [1]). Причины этого явленія. Важное значеніе скорострѣльности.

Оборонительныя средства корабля [2]).

Неуязвимость, живучесть и непотопляемость. Жизненныя части корабля. Защита противъ артиллеріи, тарана и мины. Отживаетъ-ли броня свой вѣкъ? Результаты борьбы артиллеріи съ броней за послѣднее время. Преобразованія въ расположеніи брони.

Типы военныхъ судовъ [3]).

Основанія для раздѣленія военныхъ кораблей на типы. Система расположенія артиллеріи и минныхъ аппаратовъ. Эскадренные броненосцы. Броненосцы береговой обороны. Броненосные крейсеры. Небронеиосные крейсеры (съ палубной бронеи, бронепалубные) различныхъ классовъ. Канонерскія лодки. Контръминоносцы. Эскадренные миноносцы. Миноносцы береговой обороны. Подводныя лодки. Минные транспорты. Динамитный крейсеръ. Таранныя суда. Прогрессъ военнаго корабля связанъ съ увеличеніемъ водоизмѣщенія.

Организація эскадры и корабля.

Раздѣленіе флота. Составъ боевой эскадры. Организація командованія на эскадрѣ. Организація управленія кораблемъ въ бою.

---

[1]) См. Таблицу № 4.
[2]) См. Схему № 2.
[3]) См. Схему № 3 и Таблицу № 5.

Схема № 1.

Классификація наступательныхъ средствъ корабля.

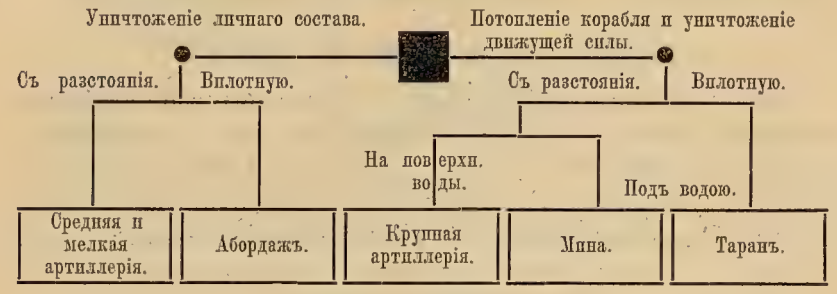


Схема № 2.

Классификація оборонительныхъ средствъ корабля.

Схема № 3.

Признаки типа

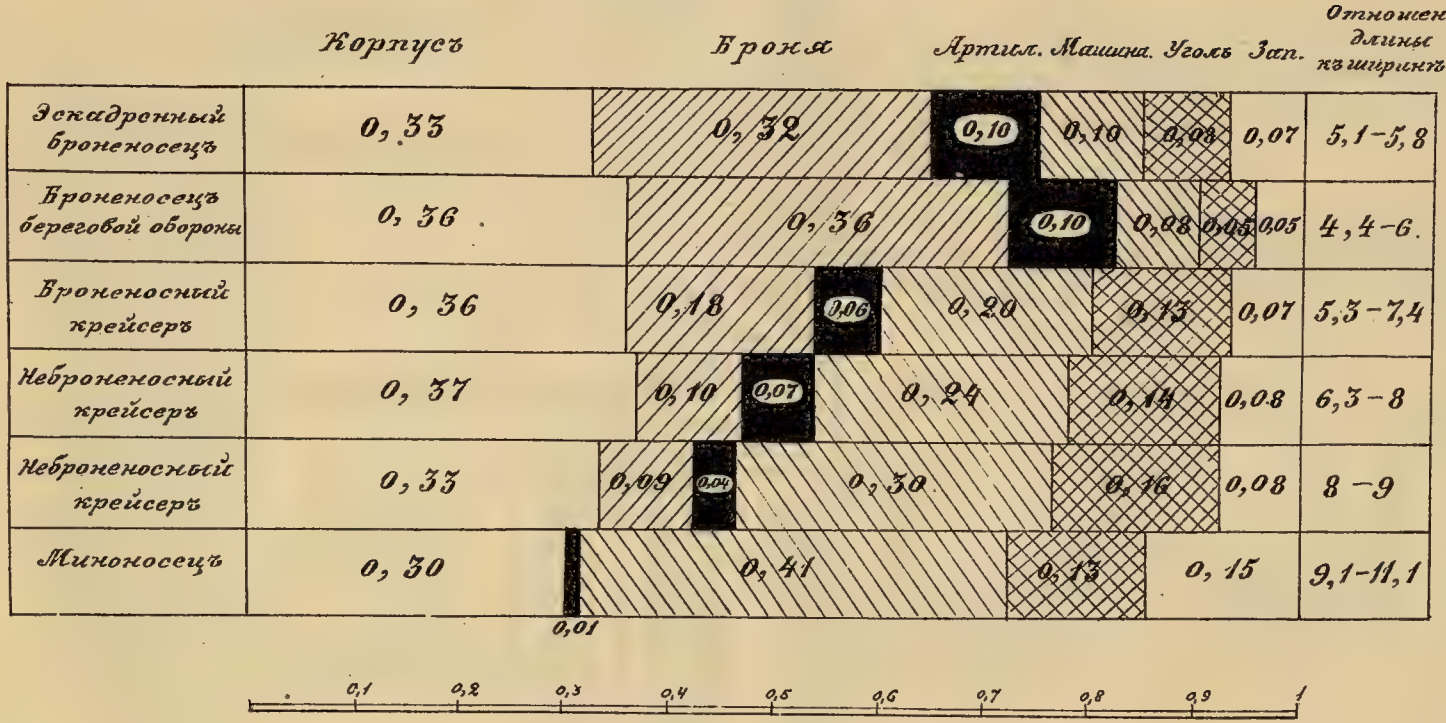


Таблица № 1.

Увеличеніе морской силы идетъ быстрѣе нежели сухопутной.

а) *Увеличеніе бюджета съ 1872 по 1897 годъ* *).

	Военнаго.	Морскаго.
Великобританія . . .	7%	128%
Германія	132%	317%
Россія	38%	131%
Италія	51%	124%
Франція	60%	63%
Австрія	114%	64%

б) *Расходы на одного жителя съ 1880 по 1897 г.* **):

измѣнились:	На сухопутныя силы.	На морскія силы.
Великобританія . . .	+ 2,4%	+ 69,2%
Германія	+ 36,5%	+ 152,3%
Россія	+ 12,5%	+ 59,5%
Италія	— 27,6%	— 99,3%
Франція	— 20,1%	— 35,7%
Австрія	+ 37,4%	+ 51,9%
Соед. Штаты . . .	— 8,3%	— 37,3%
Японія	+439,6%	+966,6%

Кромѣ того, въ послѣдніе два года (1898—1900) во всѣхъ государствахъ ассигнованы громадныя суммы на увеличеніе морской силы; въ Германіи напр. флотъ увеличивается въ два раза.

Таблица № 2.

Постепеннаго развитія германской 15 см. пушки ***).

Характеристика пушки.	Годъ изготовленія.	Вѣсъ снаряда.	Начальная скорость.	Живая сила у дула.
		Килогр.	Метры въ сек.	Килогр.-метр.
Гладкостѣнная 24-фн. чугун. и бронз. пушка [1]).	1861	11	530	157
Чугунная пушка [2]) . . .	1861	27,35	359	180
Стальная и бронзовая пушка [3])	1864			
Скрѣпленныякольцами длинныя. [4])	1872	35,5	495	443
стрѣляютъ бездымнымъ порохомъ. въ 30 калибровъ.	1878	51	505	663
въ 35 кал. . . .	1882	51	550	786
въ 35 кал.	1889	45,5	650	980
въ 40 кал.	1890	45,5	680	1.072
въ 40 кал.	1897	51	729	1.382
въ 50 кал.	1897	51	835	1,813
въ 40 кал.	1899	51	790	1,620
въ 50 кал.	1899	51	900	2,110

[1]) Была впослѣдствіи передѣлана въ нарѣзную заряжающ. съ казны.
[2]) Пушка эта употреблялась при осадѣ Дюппеля. Выстрѣливаемыя изъ нея гранаты разбивались о 110 мм. желѣзныя плиты датскаго броненосца *Rolf Krake*, не причиняя имъ никакого поврежденія.
[3]) Употреблялась при осадѣ французскихъ крѣпостей въ 1870—71 г.
[4]) Одна изъ первыхъ пушекъ, скрѣпленныхъ кольцами.

*) А. Гулевичъ. Война и народное хозяйство. Стр. 99.
**) Бліохъ. Будущая война. Т. III. стр. 440.
***) Заимствована изъ журнала „*Rivista di Artiglieria e Genio*“.

Таблица № 3.

Элементовъ русской морской артиллеріи.

Типъ Артиллеріи.	Калибръ.	Длина въ калибрахъ.	Вѣсъ снаряда въ фунтахъ.	Число выстр. въ минуту. Теорія.	Практика.	Пробив. обыкн. стальн. плиту на разстояніи кабельтовъ. 5 (ок. версты).	20 (3½ в.)	Наибольш. табличная дальность. кабельт.	верстъ.	При этомъ пробиваетъ стальн. плиту дюймы.
						дюймы.				
Средняя скорострѣльная. Крупная.	12″	40	810	½	¼	21	14,9	60	10½	8,4
	10″	45	550	½	¼	18,8	13,3	60	10½	7,6
	8″	45	214½	1	½	17.9	10,6	60	10½	4,2
	6″	45	101¼	6	1—3	11,4	5,9	53	9	3,0
	4,7″	45	50	10	2—3	9	3,9	48	8,2	2,1
	3″	50	12	15	4—5	4.5	1,5	35	6	1,04
Мелкія.	47$^{m}/_{m}$	—	6	25	—	Дѣйствительны съ разстоян. около 10 каб. (1¾ версты). Брони не пробиваютъ.				
	37$^{m}/_{m}$	—	3	30	—					
	3 лин.	пулеметъ.		600	—	37$^{m}/_{m}$ пушка и пулеметъ въ большинствѣ случаевъ не пробиваютъ и обыкновеннаго борта				

Пробиваемость указана для обыкновенныхъ стальныхъ плитъ. Чтобы получить (приблизительно) пробиваемость гарвенрованной и крупповской брони, надо эти цифры соотвѣтственно помножить на отношенія $\frac{19}{22}$ и $\frac{8}{13}$.

Таблица № 4.

Результатовъ огня американскихъ судовъ въ бою при С. Яго

Имена стрѣлявшихъ судовъ.	Калибры орудій.	Число орудій.	Всего сдѣлано выстрѣловъ.	ПОПАЛО. Въ Vizcaya.	Oquendo.	Colon.	Teresa.	Всего.	% попаданія.
Indiana	13″	8	47	—	—	—	—	—	0
Oregon. . . .									
Iowa	12″	6	39	—	—	—	2	2	5,1
Texas									
Iowa	8″	18	219	5	3	1	3	12	5,5
Oregon. . . .									
Indiana									
Brooklyn									
Texas	6″	7	271	—	1	1	1	3	1,1
Oregon									
Indiana									
Brooklyn	5″	6	473	7	3	2	3	15	3,2
Iowa	4″	3	251	4	7	—	1	12	4,7
Всѣ	6 фн.	13	5.964	13	43	4	17	77	1,2
Всѣ	1 фн.	42	796	—	—	—	2	2	0,2
ВСЕГО . . .	—	103	8.060	29	57	8	29	123	1,53

Таблица № 5.

Боевого вооруженія и скоростей новѣйшихъ военныхъ судовъ русскаго, англійскаго, французскаго, германскаго, итальянскаго, американскаго и японскаго флотовъ.

НАЗВАНІЕ и НАЦІОНАЛЬНОСТЬ. *)	Водоизмѣщеніе въ тоннахъ.	Число орудій. Крупнаго калибра. 13,4″	12″	10″	Средняго калибра. 9,2″	8″	6″	4,7″	3″	мелкаго кал.	Число мин. апп. Подвод.	Надвод.	Годъ спуска.	Скорость въ узлахъ.	Въ верстахъ.	Численность экипажа.
Эскадренные броненосцы.																
Бородино	13.600	—	4	—	—	—	12	—	20	26	5	1	строится.	18	31½	—
Пересвѣтъ	12.674	—	—	4	—	—	11	—	20	28	5	1	1898	18	31½	732
Venerable (англ.)	15.000	—	4	—	—	—	12	—	16	20	4	—	стр.	18	31½	755
Suffren (франц.)	12.728	—	4	—	—	—	10	3,9″ 8		22	2	2	1899	18	31½	730
Kaiser Barbarossa (герм.)	11.130	—	—	9,4″ 4	—	—	18	—	12	20	5	1	1900	18	31½	700
Benedetto Brin (ит.)	13.427	—	4	—	—	4	12	—	16	12	4	—	стр.	20	35	700
Georgia (соед. шт.)	14.650	—	4	—	—	8	12	—	12	28	2	—	стр.	19	33¼	—
Asahi (японск.)	15.200	—	4	—	—	—	14	—	20	14	4	—	1899	18	31½	741
Среднія цифры	**11.130 / 15.200**		**4**			**28—34**				**12 / 28**	**2—5**	—		**18—20 узл.**		—
Броненосцы береговой обороны.																
Адмиралъ Ушаковъ	4.126	—	—	4	—	—	—	4	—	26	—	4	1893	16	28	318
Valmy (франц.)	6.592	2	—	—	—	—	—	4		14	—	2	1892	16,7	29,2	297
Aegir (герм.)	3.600	—	—	9,4″ 3	—	—	—	10		8	1	2	1895	15	26¼	255
Monterey (соед. шт.)	4.138	—	2	2	—	—	—	—	—	10	—	—	1891	14	24½	195
Среднія цифры	**3600 / 6592**		**2—4**			**4—10**				**8 / 26**	**0—4**	—		**14—16 узл.**		—

*) Пропускъ въ графѣ первой названія какого либо государства (изъ числа поименованыхъ въ заголовкѣ) показываетъ, что суда даннаго типа въ теченіи послѣднихъ десяти лѣтъ этимъ государствомъ *совсѣмъ не строились.*

Броненосные крейсеры.

Громобой	12.364	—	—	—	—	4	16	—	24	27	4	2	1899	19	33¼	800
Drake (англ.)	14.100	—	—	—	2	—	16	—	14	11	2	—	стр.	23	40¼	—
Essex (англ.)	9.800	—	—	—	—	—	14	—	10	3(?)	2	—	стр.	23	40¼	—
Jeanne d'Arc (франц.)	11.270	—	—	—	—	2	8	3″,9 10		26	2	—	1899	23	40¼	626
Gueydon (франц.)	9.517	—	—	—	—	2	8	4		22	2	—	1899	21	36¾	612
Desaix (франц.)	7.700	—	—	—	—	—	10	—	—	17	—	—	стр.	21	36¾	531
Fürst Bismark (герм.)	10.650	—	—	9,″4 4	—	12	—	10	18	5	1	1897	19	33¼	565
Prinz Heinrich (герм.)	8.868	—	—	2	—	10	—	10	14	3	1	1900	20½	35½	628
Fr. Fereuccio (ит.)	7.398	—	—	1	—	2	14	—	10	8	4	—	стр.	20	35	540
California (соед. шт.)	12.000	—	—	—	—	4	14	—	18	28	2	—	стр.	23	40¼	500
Jakumo (яп.)	9.850	—	—	—	—	4	12	—	12	12	4	1	1899	20	35	500
Среднія цифры	**7398 / 14100**	въ видѣ исключ. 2—4				10—54			**11 / 28**	2—6	—		19—23 узл.		—	

Неброненосные крейсеры 1-го класса.

Аврора	6.630	—	—	—	—	—	8	—	24	10	—	4	1900	20	35	—
Amphitrite (англ.)	11.000	—	—	—	—	—	16	—	12	20	2	—	1898	20¾	36⅓	677
Chateau-Renault (фр.) (истребитель торговли)	8.018	—	—	—	—	6,4″ 2	5,5″ 6	—		10	—	—	1898	23	40¼	625
Kaiserin Augusta (герм.)	6.331	—	—	—	—	—	12	—	8	16	—	5	1892	21	36¾	427
Minneapolis (с. ш.) (истребитель торговли)	7.375	—	—	—	—	1	2	4″ 8		17	—	4	1893	23	40¼	477
Среднія цифры	**6331 / 11000**	0				8—32			**10 / 20**	0—5	—		20—23 узл.		—	

Неброненосные крейсеры 2-го класса.

Новикъ	3.000	—	—	—	—	—	—	6	—	7	—	6	1900	25	43¾	—
Hermes (англ.)	5.600	—	—	—	—	—	11	—	8	6	2	—	1898	20½	35½	477
Juriende la Gravière (фр.)	5.605	—	—	—	—	6″,4 8		—	—	12	—	2	1899	23	40¼	511
Hansa (герм.)	5.900	—	—	—	—	2	8	—	10	14	3	—	1898	19	33¼	440
Kasagi (яп.)	5.416	—	—	—	—	2	—	10	12	6	—	5	1897	22½	39½	405
Среднія цифры	**3000 / 5900**	0				6—24			**6 / 14**	2—6	—		19—25 узл.		—	

Неброненосные крейсеры 3-го класса.

Pandora (англ.)	2.135	—	—	—	—	—	—	4″ 8	10	—	2	1900	20	35	224
Infernet (франц.)	2.452	—	—	—	—	—	5,5″ 2	3,9′ 4 4,1″	8	—	—	1899	20½	35½	234
Nymphe (герм.)	2.600	—	—	—	—	—	—	10	20	1	1	1899	20½	35½	210
Puglia (итальянск.)	2.550	—	—	—	—	4	6	1 5″	18	—	2	1898	20	35	257
Marblehead (соед. шт.)	2.089	—	—	—	—	—	—	10	—	11	—	2	1892	18,4	32¼	248
Suma (яп.)	2.700	—	—	—	—	—	2	6	—	16	—	2	1896	20	35	—
Среднія цифры	**2135 / 2700**	0			8—11				**8 / 20**	**2**	—		**20—20½** узл.			—

Броненосныя канонерскія лодки.

Храбрый	1.492	—	—	—	—	2	10″,8 1	1 5,5″	—	13	—	2	1895	14	24½	135
Styx (франц.)	1.796	—	—	—	—	—	—	1	—	8	—	—	1892	13	22¾	101
Среднія цифры	**1492 / 1796**	1			1—3				**8 / 13**	0—2	—		**13—14** узл.			—

Неброненосныя канонерскія лодки.

Гилякъ	963	—	—	—	—	—	—	1 4″	5	10	—	1	1896	12	21	—
Fantome (англ.)	1.070	—	—	—	—	—	—	6		4	—	—	отр.	13¼	23¼	160
Thistle (англ.)	700	—	—	—	—	—	—	2	4	—	—	—	стр.	13½	23½	85
Kersaint (франц.)	1.243	—	—	—	—	—	5,5″ 1	3,9″ 5		7	—	—	1897	15	26¼	110
Zelée (франц.)	646	—	—	—	—	—	—	2 3,4″		8	—	—	1899	13	22¾	75
Wolf (герм.)	894	—	—	—	—	—	—	8		8	—	—	стр.	13½	23½	—
Governolo (итальянск.)	1.255	—	—	—	—	—	—	4	—	8	—	—	1894	13	22¾	131
Helena (с. шт.)	1.397	—	—	—	—	—	—	4″ 8		11	—	—	1896	15½	27	256
Princeton (с. шт.)	1.000	—	—	—	—	—	—	6		7	—	—	1897	12	21	135
Oshima (яп.)	630	—	—	—	—	—	—	4	—	8	—	—	1890	13	22¾	—
Среднія цифры	**630 / 1397**	0			2—8				**4 / 11**	въ видѣ искл. 1	—		**12—13½** узл. въ видѣ искл. 15.			—

Контръ-миноносцы.

Абрекъ	535	—	—	—	—	—	—	—	1	4	—	2	1896	21	36¾	109
Alarm (англ.)	810	—	—	—	—	—	—	—	2	4	—	3	1892	19,3	33¾	91
La Hire (фр.)	896	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	1898	23	40¼	128
Komet (герм.)	946	—	—	—	—	—	—	3,4″ 4		2	—	1	1892	21	36¾	90
Caprera (ит.)	853	—	—	—	—	—	—	2	—	7	—	5	1894	21	36¾	111
Chihaya (яп.)	875	—	—	—	—	—	—	2	—	4	—	5	стр.	21	36¾	—
Среднія цифры	**535 / 946**	0			0—4				**2 / 12**	0—5	—		**19—23** узл.			

Эскадренные миноносцы.

Китъ	350	—	—	—	—	—	—	1	4	—	2	1900	27	47 1/4	—
Кречетъ	240	—	—	—	—	—	—	1	3	—	2	1900	27 1/2	48	—
Osprey (анг.)	300	—	—	—	—	—	—	1	5	—	2	стр.	32	56	60
Rapière (фр.)	303	—	—	—	—	—	—	—	7	—	2	стр.	26	45 1/2	45
Типъ D (герм.)	310	—	—	—	—	—	—	—	5	—	3	1898	28 1/2	49 3/4	52
Nembo (ит.)	350	—	—	—	—	—	—	1	3	—	2	стр.	30	52 1/2	—
Worden (с. шт.)	433	—	—	—	—	—	—	2	5	—	2	1900	30	52 1/2	64
Bailey (с. ш.)	235	—	—	—	—	—	—	—	4	—	2	1899	30	52 1/2	—
Типъ N (яп.)	360	—	—	—	—	—	—	1	5	—	2	стр.	33	57 3/4	56
Usugumo (яп.)	285	—	—	—	—	—	—	1	5	—	2	1900	30	52 1/2	54
Среднія цифры	235/433	0		1 (0 и 2 искл.)		3/7	2	—					26-33 уз.	—

Миноносцы береговой обороны.

Россія	120	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	1900	21	36 3/4	26
Англія	178	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	стр.	25	43 3/4	32
	130	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	1894-1896	23	40 1/4	18
Франція	152	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	стр.	30	52 1/2	32
	84	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	стр.	23 1/2	41	23
Германія	155	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	стр.	25	43 3/4	22
Италія	147	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	1899	25	43 3/4	—
	85	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	стр.	22	38 1/2	17
Соед. Штаты	146	—	—	—	—	—	—	—	4	—	2	1899	30 1/2	53 1/4	—
Японія	150	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	стр.	24	42	—
Среднія цифры	84-178	0		0		2/4	2—3	—					21—30 1/2	—

Суда спеціальнаго типа.

Минный заградитель										
Амуръ	2.500	Большое количество минъ заграждения и приспособленія для быстрой ихъ постановки на ходу.	5	6	—	—	1898	17 1/2	30 3/4	—
Минный транспортъ										
Foudre (фр.)	6.900	Обширная мастерская для исправленія поврежденій. Запасы самодвижущихся минъ и пироксилина.	3'',9 10	8	8 минных шлюп.		1895	19,9	35	410
Динамитный крейсеръ.										
Vesuvius (с. ш.)	929	3 дин. пушки въ 15''.	—	5	—	—	1888	21 1/2	37 1/2	69
Таранъ Katahdin (с. шт.)	2.155	—	—	4	—	—	1893	16	28	97

Запасъ снарядовъ на каждую пушку: Для крупной артиллеріи 75— 80 снар.; „ средней „ 180— 300 „; „ мелкой „ 500—1.200 „

Изъ нихъ бронебойныхъ: отъ 33% до 5%.

Таблица № 6.

Стоимости военныхъ судовъ итальянскаго флота.

Типъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщеніе въ тоннахъ.	Стоимость въ рубляхъ всего корабля.	Стоимость въ рубляхъ одного тонна.
Эскадренный броненосецъ.	1877	11.138	6.357.710	571
	1882	12.265	6.569.000	536
	1884	15.654	8.856.974	566
	1887	15.900	8.708.757	548
	1890	13.893	9.127.148	657
	1893	13 298	7.992.000	600
	1897	9.800	8.196.183	836
	строится	13 427	11.086.680	826
Броненосный крейсеръ.	1890	4.583	2.522.660	550
	1895	6.500	4.264.990	656
	1896	6.500	4.257.759	655
	1899	7.398	5.887.863	796
	стр.	7,398	5.751.969	777
Контръ-миноносецъ.	1899	1.313	1.151.831	877
Эскадренный миноносецъ.	1899	320	429.579	1342
	стр.	350	454.110	1297

Морскія мѣры длины.

1 морская саженъ = 6 футамъ.
1 кабельтовъ = 100 морскимъ саженямъ.
1 морская миля = 10 кабельтовымъ = $1^{3}/_{4}$ вер.

Корабль, скорость котораго напр. 10 узловъ, проходитъ въ часъ 10 морскихъ миль.

Бой на морѣ.

Одиночный и эскадренный бой.

О выборѣ позиціи. Законъ дистанціи. Раздѣленіе боя на три фазы: дальній артиллерійскій, близкій артиллерійскій и минно-таранный. Значеніе преимущества въ скорости. Дѣйствіе въ бою артиллеріей, минами и тараномъ.

Боевой строй. Мѣсто главнокомандующаго. Управленіе эскадрой. Примѣненіе принципа сосредоточенія силъ. Морское сраженіе при Ялу.

Минныя атаки.

Маневрированіе минныхъ судовъ и атакованныхъ кораблей, если послѣдніе на ходу. Минная атака кораблей, стоящихъ на якорѣ.

Мѣры противъ минныхъ атакъ при расположеніи эскадры на якорѣ.

Бой флота съ береговыми укрѣпленіями.

Безрезультатность сраженій флота съ береговыми укрѣпленіями за послѣднее время. Вѣроятныя причины такого явленія. Сравненіе силы флота съ силою береговыхъ укрѣпленій. Способы борьбы флота съ береговыми укрѣпленіями. Уничтоженіе минныхъ заграждеій.

Бой въ рѣкѣ.

Бой двухъ рѣчныхъ флотилій. Бой рѣчной флотиліи съ прирѣчными укрѣпленіями.

Значеніе морской силы.

Роль флота въ различныхъ военныхъ операціяхъ.

Различные взгляды на составъ флотовъ и на способы веденія морской войны [1]). Подготовка къ войнѣ на морѣ. Главныя операціи. Второстепенныя операціи. Значеніе флота при совмѣстныхъ дѣйствіяхъ съ арміей.

Элементы морского могущества. Морское могущество Англіи.

Значеніе различныхъ элементовъ морского могущества лучше всего выясняется при изложеніи развитія морского могущества Англіи. Устойчивость и упорство Англіи въ преслѣдованіи поставленной себѣ цѣли—захватить въ свои руки морскую торговлю. Политика Англіи. Англійскія колоніи и угольныя станціи. Военный флотъ. [2]) Торговый флотъ [3]). Въ чемъ заключается слабость Англіи? Можно-ли Англію заморить голодомъ [4])?

Крейсерская война и международное право.

Уроки исторіи относительно крейсерской войны. Крейсеръ во времена парусныхъ флотовъ и теперь. Тяжелое положеніе русскаго крейсера. Существующія нынѣ по отношенію къ крейсерской войнѣ положенія международнаго права.

Заключеніе.

Значеніе морской силы.

---

[1]) См. Таблицу № 8.
[2]) См. Приложеніе № 1.
[3]) См. Приложеніе № 2 и Таблицу № 7.
[4]) См Приложеніе № 3.

Приложеніе № 1.

Особенности англійской морской силы.

Особенностями англійской морской силы являются:

1) Большое *число* судовъ и 2) ихъ *однотипность.*

Англичане могутъ этого достигать, закладывая, благодаря обширному бюджету и громаднымъ кораблестроительнымъ средствамъ, одновременно у себя дома (слѣдовательно безъ вліянія на типъ иностранныхъ заводчиковъ) большое количество судовъ сразу.

3) Англійскій флотъ опирается на *большое количество превосходно оборудованныхъ адмиралтействъ, доковъ, угольныхъ станцій и подводныхъ телеграфныхъ кабелей*, покрывающихъ правильной сѣтью весь земной шаръ.

4) *Подготовка личнаго состава флота значительно облегчена* тѣмъ, что большое количество населенія Англіи занимается мореплаваніемъ и морскими промыслами.

и 5) *Англія обладаетъ громадными запасами превосходнаго угля.*

При современной выработкѣ, у Англіи хватитъ угля еще на 500 лѣтъ. Англійскій уголь проникаетъ во всѣ страны, выдерживая конкурренцію съ мѣстными углями, благодаря своей доброкачественности, что видно изъ того, что въ 1897 году Англія продала угля милліоновъ тоннъ:

Франціи . .	6	Швеціи . .	$2^{1}/_{2}$	Норвегіи .	$1^{1}/_{2}$
Италіи . .	5	Россіи . .	2	Голландіи .	1
Германіи .	5	Египту . .	2	Аргентинѣ .	1
Испаніи . .	$2^{1}/_{2}$	Даніи . . .	2	Бразиліи . .	1

и т. д.

Приложеніе № 2.

О торговомъ флотѣ.

1.

Коммерческій флотъ и морская торговля — являются могущественными ресурсами военнаго флота, коему они даютъ:

1) *Контингентъ хорошихъ моряковъ*, которые требуютъ сравнительно гораздо меньшаго времени, чтобы обратить ихъ въ военныхъ.

2) *Вспомогательные крейсеры.*

3) *Большое количество кораблестроительныхъ верфей* съ усовершенствованной системой постройки (англійскіе большіе военные корабли изготовляются въ 3—$3^{1}/_{2}$ года, тогда какъ въ другихъ государствахъ промежутокъ времени отъ начала постройки до вступленія въ строй достигаетъ иногда 10 лѣтъ).

4) *Массу станцій, гдѣ угольные запасы постоянно освѣжаются потребностями торговыхъ судовъ.*

и 5) *Сѣть надежныхъ агентовъ*, раскинутую по всему земному шару.

Вообще морская торговля имѣетъ первенствующее значеніе въ сравненіи съ сухопутной, благодаря дешевизнѣ перевозки, такъ какъ за *одну и ту-же цѣну* можно перевезти: по грунтовымъ дорогамъ 1 пудъ, по желѣзнымъ—10 пудовъ, по морю —100 пудовъ.

2.

Размѣры торговаго флота.

Названіе государствъ.	1898 г. Число судовъ.	1898 г. Вмѣстимость въ тоннахъ.	1900 г. Число судовъ.	1900 г. Вмѣстимость въ тоннахъ.	Измѣненіе (+)(—) Числа судовъ.	Измѣненіе (+)(—) Вмѣстимости въ тоннахъ.
Англія . . .	„	12.587,904	„	13.241,446	„	+ 653,542
Соед. Штаты. .	„	2.448,677	„	2.750,271	„	+ 301,594
Германія. . .	„	2.113,981	„	2,650,033	„	+ 536,052
Норвегія . . .	„	1.643,217	„	1.640,812	„	— 2,405
Франція . . .	„	1.179,515	„	1.350,562	„	+ 171,947
Италія. . . .	„	855,478	„	983,655	„	+ 128,177
Россія. . . .	„	594,434	„	720,901	„	+ 126,467
Швеція. . . .	„	552,785	„	637,272	„	+ 84,487
Японія . . .	„	472,053	„	574,557	„	+ 102,504
Голландія . .	„	444,450	„	530,277	„	+ 85,827
Данія	„	422,856	„	519,011	„	+ 96,155
Австрія . . .	„	349,814	„	416,084	„	+ 66,270
. . . . .	. . . . .		. . . . .		. .	. . . . .
Во всемъ мірѣ.	**28,052**	**26.561,230**	**28,422**	**29.043,728**	**+370**	**+ 2.482,498**

Значительное увеличеніе вмѣстимости, при небольшомъ сравнительно увеличеніи числа судовъ, произошло вслѣдствіе вытѣсненія паруснаго флота паровымъ и увеличенія числа большихъ пароходовъ, что видно изъ нижеслѣдующихъ цифръ:

Паруси. флотъ	13,351	7.049,958	12,524	6.674,370	- 827	— 375.588
Паровой „	14,701	19.511,292	15,898	22.369,358	+1197	+ 2.858,066

Отношеніе пароваго флота къ парусному:

	1898 г.	1900 г.
По числу	110%	126%
По вмѣстимости	277%	335%

3.

Доля Англіи во всемірной морской торговлѣ.

1. Англійскій торговый флотъ, по отношенію къ торговому флоту всего міра составлялъ:

	въ 1897 г.	въ 1898 г.	въ 1900 г.
По числу парусныхъ судовъ . .	—	28%	27%
„ ихъ вмѣстимости	—	34%	32%
„ числу паровыхъ судовъ . .	—	50%	49%
„ ихъ вмѣстимости	—	58%	56%
„ вмѣстимости всего торг. флота.	49%	47%	46%

Слѣдовательно доля Англіи во всемірномъ торговомъ флотѣ неизмѣнно *уменьшается*, во все-же ей принадлежитъ около *половины* вмѣстимости торговаго флота всего міра. Въ особенности велика ея доля въ паровомъ флотѣ (наиболѣе важномъ). Какъ въ парусномъ, такъ и въ паровомъ флотѣ процентное отношеніе по вмѣстимости гораздо больше процентнаго отношенія по числу судовъ; это показываетъ, что англичане обладаютъ сравнительно судами бо́льшаго водоизмѣщенія, нежели другія государства.

2) Англичанамъ-же принадлежатъ въ подавляющемъ количествѣ пароходы, обладающіе наибольшею скоростью, что явствуетъ изъ нижеслѣдующей таблицы на 1899 годъ.

Скорость въ узлахъ. / Пароходы принадлежатъ	20 и больше.	18—19	15—17	12—14	ВСЕГО.
Англіи	48	59	182	693	982
Франціи . . .	1	3	36	94	134
Соед. Штатамъ .	4	—	24	70	98
Германіи	2	8	19	64	93
Россіи	—	4	—	29	33
. . . . .	. .	. .	. .	. .	. .
. . . . .	. .	. .	. .	. .	. .
Всего пароходовъ во всѣхъ государствахъ.	66	81	308	1,198	1,653

3) Благодаря громадному торговому флоту, англичане стали главными перевозчиками всего міра.

Напр. въ 1898 году, не смотря на то, что вывезено было изъ Англіи товаровъ (т. е. англійскихъ произведеній) всего на 294 милліона фунт. стерл., а привезено товаровъ (т. е. иностранныхъ произведеній) на 470 милліоновъ фунт. стерл., въ англійскіе порты вошло кораблей:

подъ англійскимъ флагомъ 71% вмѣстимостью въ 64.426.000 тоннъ
„ флаг. остальн. націй 29% „ „ 25.772.000 „

Если вообще принять, что на одинъ тоннъ вмѣстимости торговаго флота перевозится въ годъ груза на 100 фунт. стерл., и считая вмѣстимость торговаго флота англичанъ въ 1898 году въ 12½ милліоновъ тоннъ, то выходитъ, что англичане перевезли въ 1898 г. грузовъ на 1.250 милліоновъ фунт. стерл. Между тѣмъ англійскихъ грузовъ обращалось въ этомъ году на міровомъ рынкѣ всего только на сумму 520 милліоновъ фунт. стерл. Слѣдовательно, въ 1898 г. *англичане перевезли чужихъ грузовъ на 730 милліоновъ* фунт. стерл.

Таблица № 7.

Развитіе Германскаго судостроенія.

Годы.	Число верфей.	Вложенный капиталъ въ маркахъ.	Число рабочихъ.	Число эллинговъ	Число доковъ.
1870	7	4,800,000 м.	2,800	16	2
1880	18	15.300.000 „	8,500	47	9
1890	25	36,100,000 „	21,800	103	17
1900	39	66,100,000 „	37.750	154	27

Таблица № 8.

Составъ флотовъ главнѣйшихъ морскихъ державъ въ 1900 году.

Государство. / Типъ.	Великобританія. Гот.	Стр.	Всего.	Франція. Гот.	Стр.	Всего.	Россія. Гот.	Стр.	Всего.	Италія. Гот.	Стр.	Всего.	Германія. Гот.	Стр.	Всего.	Соед. Штаты. Гот.	Стр.	Всего.	Японія. Гот.	Стр	Всего.
Эскадренные броненосцы:																					
1-го класса	22	14	36	9	2	11	6	7	13	3	1	7	5	9	14	8	7	15	1	2	6
2-го „	11		11	9	1	10	10		10	5		5									
3-го „	12		12	15		15	1		1	2		2	7		7	1		1	1		1
Итого	45	14	59	33	3	36	17	7	24	10	4	14	12	9	21	9	7	16	5	2	7
Броненосцы береговой обороны	21		*) 21	16		16	15	1	16	*) 3		3	19		19	6	4	10	1		1
Крейсеры:																					
1-го класса	22	15	37	4	12	16	5	8	13	2	3	5	2	2	4	4	3	7	1	5	6
2-го „	60		60	22	1	23	7		7	5		5	8		8	10	6	16	9	1	10
3-го „	44		44	12	1	13	2	1	3	11		11	10	7	17	5		5	4	2	6
Итого	126	15	141	38	14	52	14	9	23	18	3	21	20	9	29	19	9	28	14	8	22
Контръ-миноносцы. (минныя канон. лодки)	34		34	21		21	9		9	15	2	17	4		4				1	1	2
Эскадрен. миноносцы. (истребители).	50	46	96		8	8	6	23	29		1	1	8	3	11		20	20		8	8
Миноносцы береговой обороны	96		96	211	38	249	**) 88 / 174		88	142	2	144	103	8	111	8	22	30	44	2	86

Примѣчанія. Изъ этой таблицы ...

1) Эскадренные броненосцы должны быть 1-го класса (одно изъ условій для этого большое водоизмѣщеніе). Никто больше не строитъ броненосцевъ 2-го класса (Франція 1).
2) Броненосцы береговой обороны — типъ сомнительный по своему боевому значенію. Изъ семи государствъ новыя такія суда строятся лишь въ двухъ (Россія 1, Соед. Шт. 4). Англія, Италія и Японія (имѣется одинъ, взятый у китайцевъ) никогда не строили такихъ судовъ. Франція и Германія, строившія ихъ прежде въ большомъ числѣ, не строятъ теперь ни одного.
3) Наиболѣе нужными признаются крейсеры 1-го класса (главнымъ образомъ броненосные). На общее число 67 строящихся крейсеровъ, 2-го класса—лишь 8, а 3-го 11.
4) Контръ-миноносецъ (минная канонерская лодка, минный крейсеръ) отживающій типъ; ихъ строится всего 3 на 87 существующихъ.
5) Особое распространеніе получаетъ типъ эскадреннаго миноносца (истребителя). На 64 существующихъ ихъ строится 119.

Настоящая таблица, дающая только число судовъ, не даетъ, однако, вполнѣ правильнаго представленія о силѣ флотовъ, которая зависитъ кромѣ того отъ величины отдѣльныхъ судовъ, ихъ современности, однотипности и т. п... Попытка такого сравненія силы флотовъ на 1900 годъ сдѣлана въ сочиненіи „Wehrhaft zur See!“ G. A. Erdmann 1900 г., въ которомъ помѣщена нижеслѣдующая таблица:

Сравнительная сила флотовъ главныхъ морскихъ державъ въ 1900 году.

(Во вниманіе приняты только готовыя суда).

Англія	1001		Японія	189	
Франція	466	746	Италія	189	432
Россія	280		Германія	179	
Соед. Штаты	195		Австрія	64	

*) Суда не спеціально выстроенныя для береговой обороны, а зачисленныя въ этотъ классъ по своей старости и непригодности для дѣйствій въ открытомъ морѣ.

**) Безъ миноносокъ, потерявшихъ почти всякое боевое значеніе. Съ миноносками 174.

Приложеніе № 3.

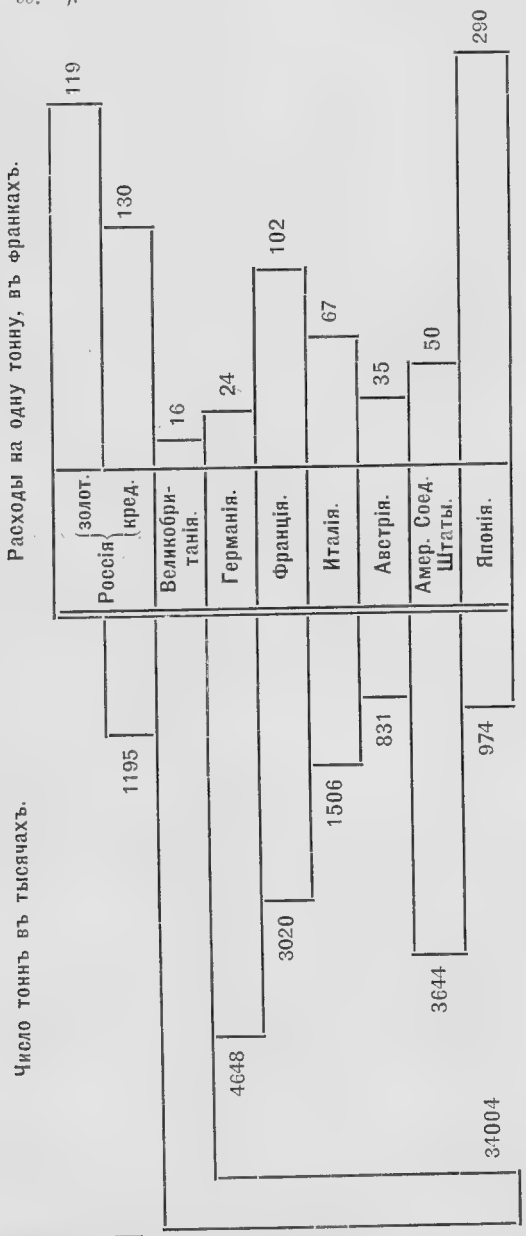
Въ чемъ состоитъ слабость Англіи?

1) Англіи сравнительно трудно защищать свою тортовлю, если нападеніе на нее будетъ произведено съ достаточными силами; что видно изъ нижеслѣдующихъ цифръ:

а) *Военный флотъ, по своему водоизмѣщенію, составляетъ отъ торговаго:*

Въ Англіи	12%	Въ Соедин. Штатахъ . .	33%
„ Германіи	17%	„ Франціи	35%
„ Австріи	29%	„ Россіи	44%

б) *Состояніе торговыхъ флотовъ и расходовъ на ихъ защиту въ 1896—97 гг.* *).



*) Бліохъ „Будущая война".

2) Англія нуждается въ громадномъ привозѣ пищевыхъ продуктовъ и сырыхъ матеріаловъ для фабричной промышленности, что видно изъ нижеслѣдующаго:

Въ 1898 году Англіею:

Привезено товаровъ на . . . . . 470 милл. ф. ст.
Вывезено на . . . . . 294 „ „ „

Разница . . . 176 милл. ф. ст. показываетъ матеріальную зависимость Англіи отъ остальныхъ государствъ,

причемъ въ 1897 году:

Пищевые продукты составляли . 42½% отъ всего ввоза
Сырые матеріалы . . . . . 34% „ „ „
Англійскіе готовые фабрикаты 85½% отъ всего вывоза.

Исходя же изъ того, что въ 1887 году превышеніе привоза надъ вывозомъ было . . . . . 133 милл. ф. ст.,
а въ 1894 году . . . . . 156 „ „ „
видно, что эта *зависимость Англіи отъ остальныхъ государствъ все растетъ.*

Можно считать, что въ Англіи имѣется:

запаса хлѣба . . . . . на 2½ мѣсяца
„ сырья . . . . . „ 6 мѣсяцевъ.

Поэтому прекращеніе подвоза пищевыхъ продуктовъ и сырыхъ матеріаловъ грозитъ Англіи голодомъ и раззореніемъ бо́льшаго количества ея населенія отъ прекращенія работъ на фабрикахъ.

Городское населеніе Англіи и Уэльса составляетъ 72%. Изъ 38 милліоновъ населенія только 1 милліонъ владѣетъ землей, причемъ богатые землевладѣльцы все уменьшаютъ пространство, засѣянное хлѣбомъ, обращая его подъ скотоводство, какъ болѣе выгодную статью дохода.

Англія получаетъ хлѣбъ изъ:

(Центнеръ = 3,1 пуда).

своихъ колоній	Индіи	9,5 милл. центнер.	14,7 м. ц.
	Канады . . .	5,0 „	
	Австралія . .	0,2 „	
чужихъ странъ	Соед. Штатовъ	37,8 „	50,0 м. ц.
	Россіи . . .	6,2 „	
	Германіи (черезъ Германію изъ Австріи). . .	0,7 „	
	Аргентины .	4,0 „	
	Чили	0,8 „	
	Румыніи . .	0,2 „	
	Турціи . . .	0,3 „	

Слѣдовательно, изъ 50 м. ц., привозимыхъ изъ чужихъ странъ, 44 м. ц. доставляютъ Соединенные Штаты и Россія. Отсюда слѣдуетъ, что если-бы эти двѣ державы воспретили вывозъ хлѣба, Англія безъ войны оказалась-бы въ большой опасности.

Въ круглыхъ цифрахъ:

⅚ населенія Англіи питается *привознымъ* хлѣбомъ
⅔ „ „ „ *иностраннымъ* „

Въ виду этого, въ Англіи усиленно пропагандируется идея созданія казенныхъ складовъ хлѣба, по крайней мѣрѣ на 6 мѣсяцевъ. Считая, что на каждаго жителя потребуется 1 фунтъ муки въ день, на 6 мѣсяцевъ надо запасти 20 милліоновъ четвертей зерна. Средняя стоимость 1 четверти съ выгрузкой—22 шиллинга. Весь запасъ зерна будетъ стоить 22 милл. ф. ст. Зерно предполагается распредѣлить на 1000 участковъ, считая въ каждомъ участкѣ 36.000 человѣкъ.

Слѣдовательно, надо имѣть 1000 житницъ, каждая объемомъ въ 240.000 куб. футъ, причемъ стоимость каждой съ элеваторомъ—4000 ф. ст. Стоимость всѣхъ житницъ—4 милл. ф. ст. Срокъ храненія зерна предполагается пятилѣтній, съ такимъ разсчетомъ, чтобы въ 5 лѣтъ весь запасъ зерна обновлялся. Ежегодный расходъ на личный составъ по этой операціи—310.000 ф. ст.

Въ портахъ потребуется имѣть еще 100 складовъ (каждый = $^1/_5$ житницы), стоимостью 1500 ф. ст., т. е. всего—150.000 ф. ст. Личный ихъ составъ будетъ стоить—18.200 ф. ст.

Перевозка зерна внутри страны обойдется въ 1 милліонъ ф. ст.

Положивъ еще около милліона фунтовъ стерлинговъ на непредвидѣнные расходы, общая стоимость всего предпріятія будетъ около 28 милліоновъ ф. ст., что составитъ около 280 милліоновъ рублей; сумма для Англіи не особенно крупная: около этой суммы она израсходовала на *одну постройку* военныхъ судовъ за послѣдніе $3^1/_2$ года.

Инв ~~24478~~

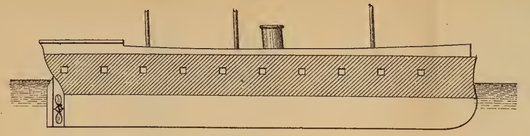
№ 113922

Военно-Морская Академия В.М.Ф. ... Библиотека имени тов. Ворошилова

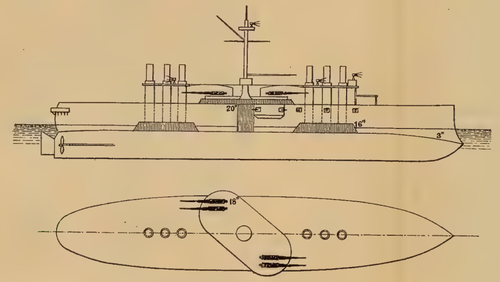
Печатано на основаніи Примѣчанія къ § 2 Уст. Общества Ревнителей Военныхъ Знаній.

Электро-Типографія Н. Я. Стойковой. Спб. Шпалерная, 14.

№ 1.

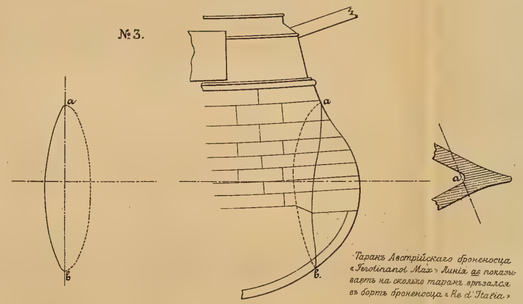


№ 2.



Броня затушевана

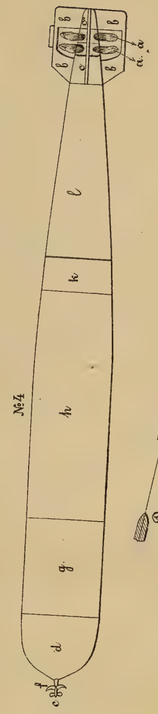
№ 3.



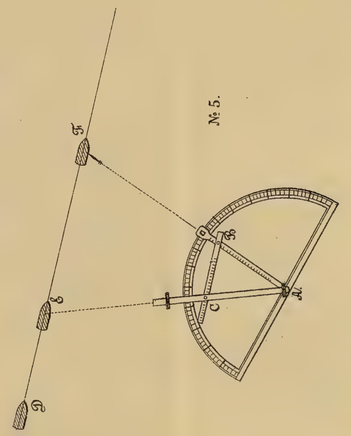
Таранъ Австрійскаго броненосца «Ferdinand Max» Линія ae показываетъ на сколько таранъ врѣзался въ бортъ броненосца «Re d'Italia»

ЛИТ. Д. РУДНЕВА С.П.Б. ВОЗ. ПЕР. Д. № 15

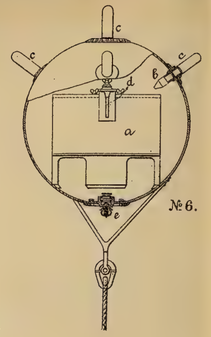
№ 4



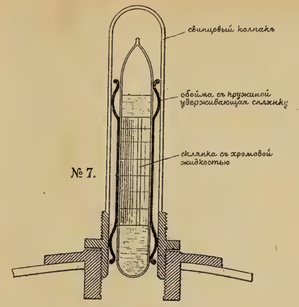
№ 5.



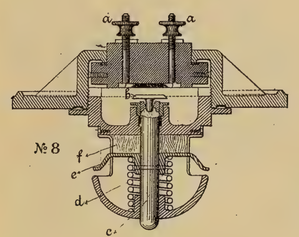
№ 6.



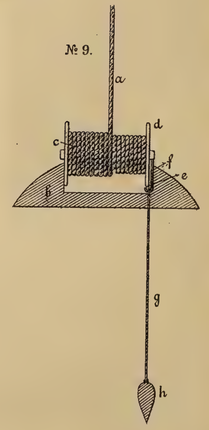
№ 7.



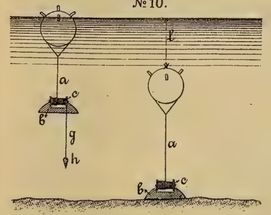
№ 8



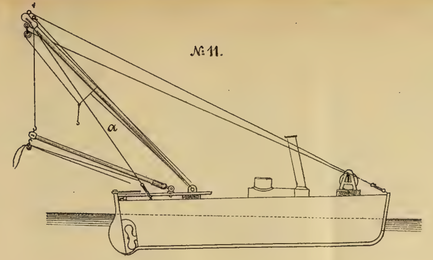
№ 9.

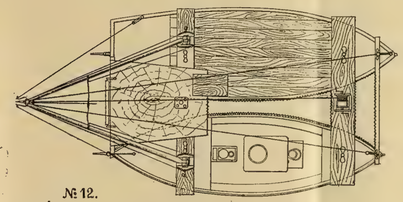


№ 10.



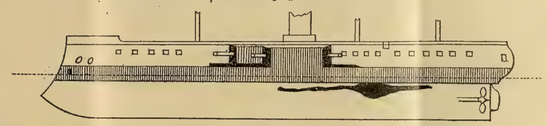
№ 11.





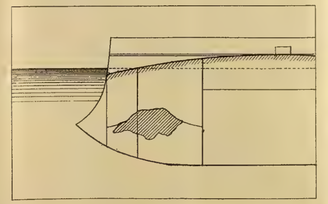
№ 12.

Чишійскій броненосецъ „Blanco Encalado".

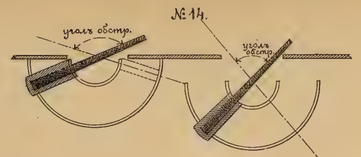


№ 13.

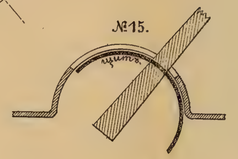
Носовая часть бразильскаго броненосца „Aquidaban".

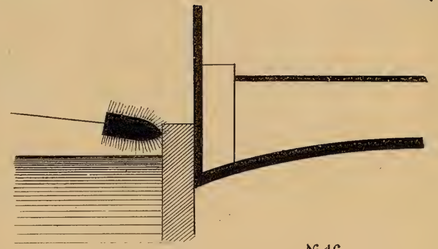


№ 14.

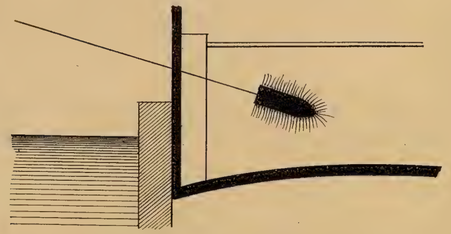


№ 15.



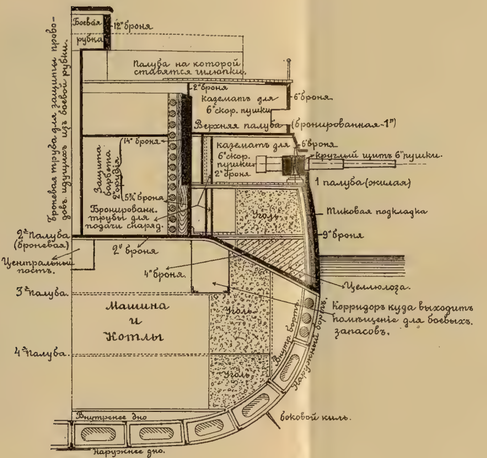


№ 16.



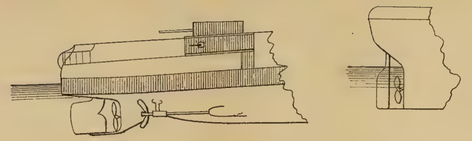
№ 17.

Поперечный разрѣзъ Современнаго эскадреннаго броненосца.



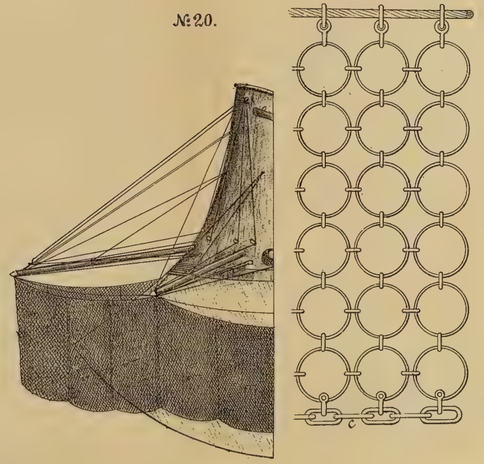
Брона затушевана черным.

№ 18.

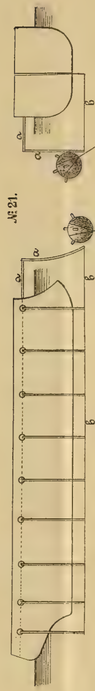


№ 19.

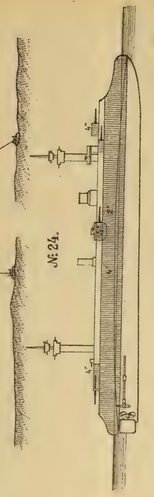
№ 20.

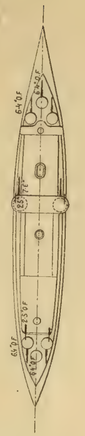


№ 21.

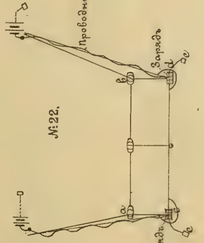


№ 24.

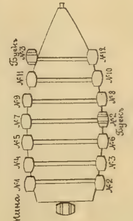




№ 22.

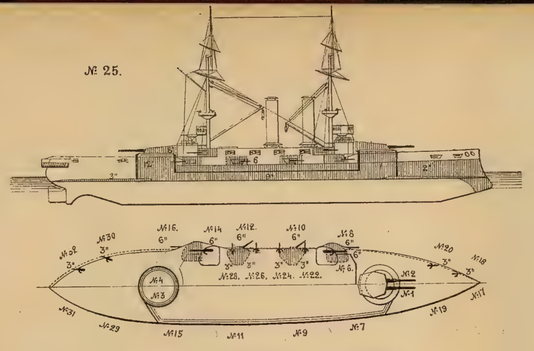


№ 23.

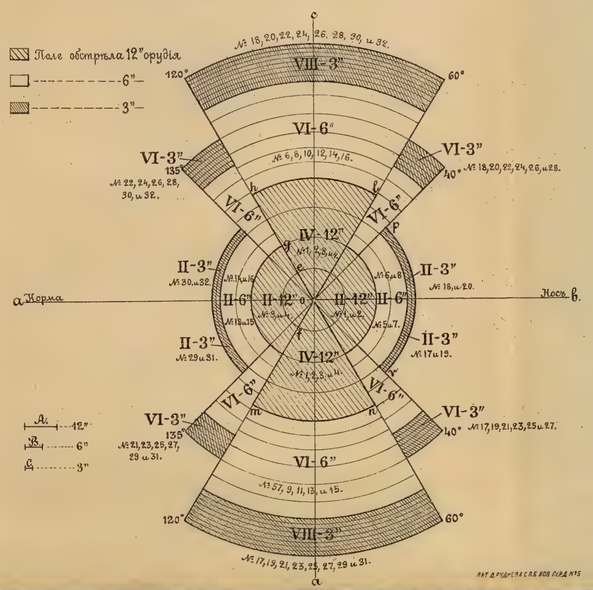


Военно-Морская ... Б.М.О.
... БИБЛИОТЕКА

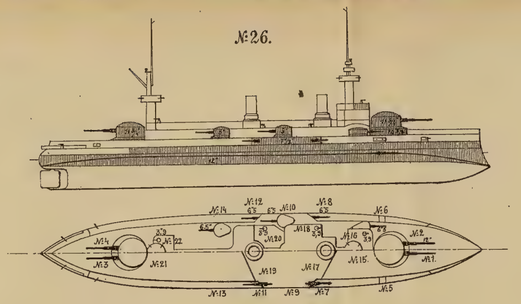
№ 25.



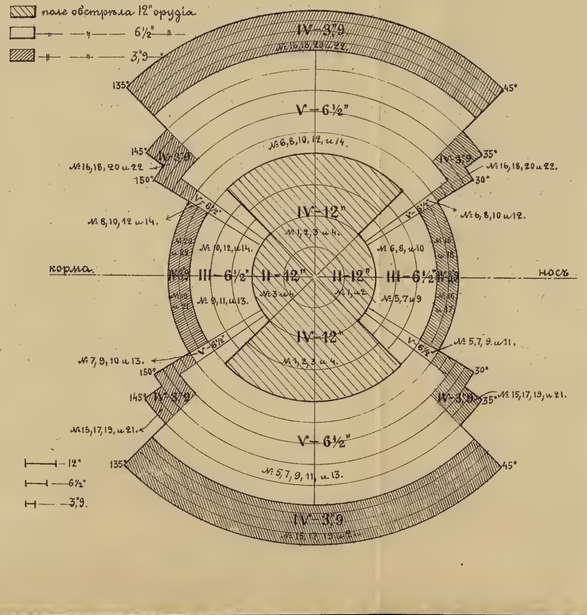
Английский эскадренный броненосец „Venerable"



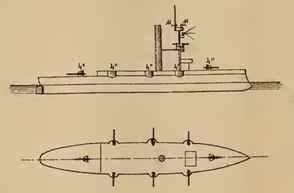
№ 26.



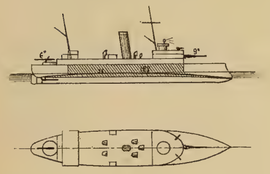
Французский эскадренный броненосец „Suffren"



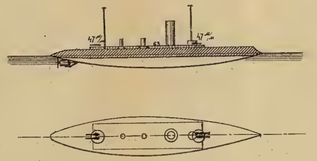
№ 28.
Американская, кевроненосная канонерская лодка „Helena"



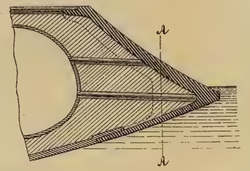
№ 27.
Русская броненосная канонерская лодка „Грозящій"



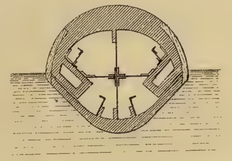
№ 29
Американскій тарань „Katahdin"

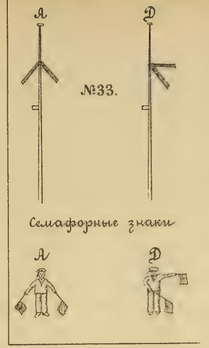


№ 30.
Крепленіе тарана на „Katahdin"



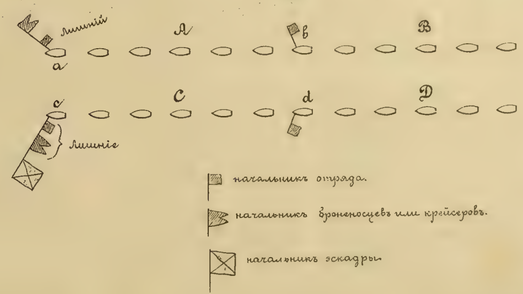
№ 31.
Разрезъ креплений тарана по линіи А-А.





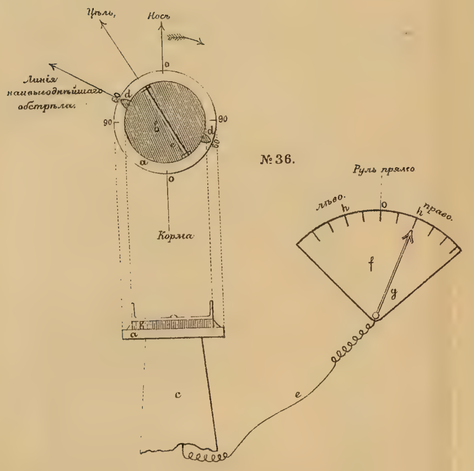
Ночной сигналъ электрическими фонарями-1869.

№ 35.

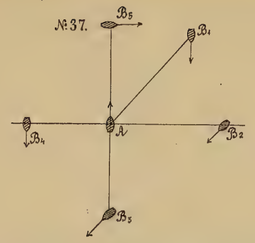


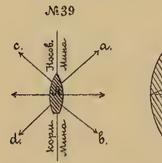
Имени тов. Сорокиной

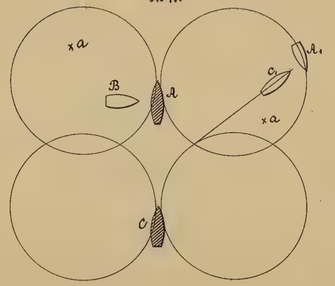
Схема рулевого прибора системы
кап. 2 р. Цекова.

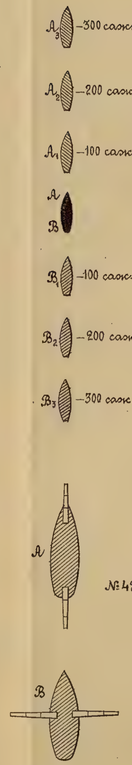


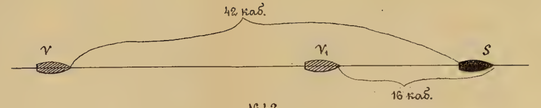
№ 36.



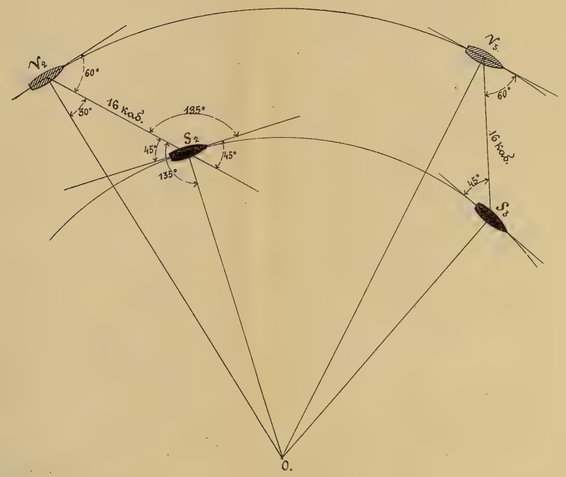


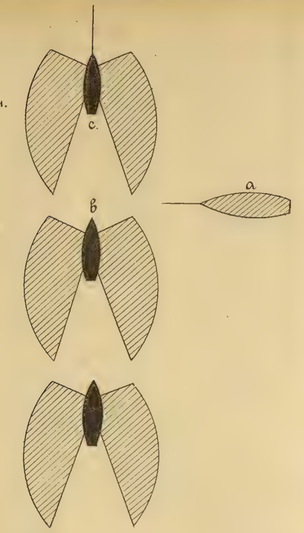






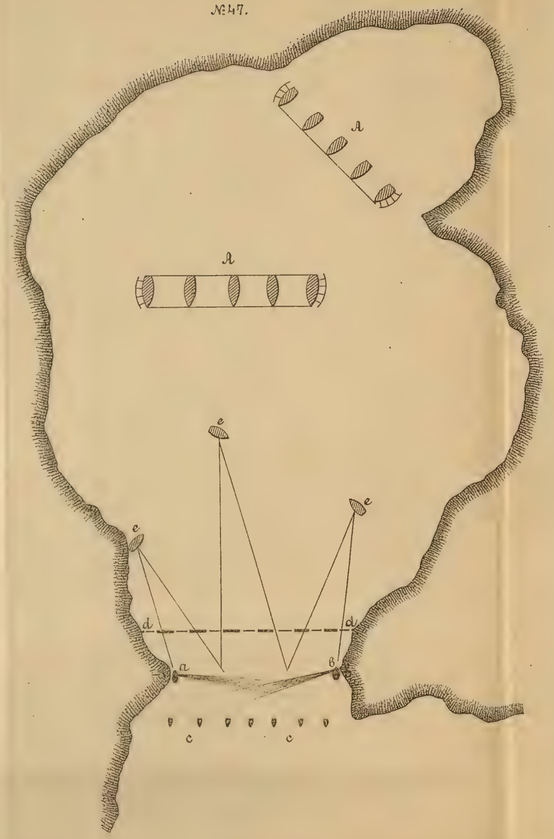
№ 43.



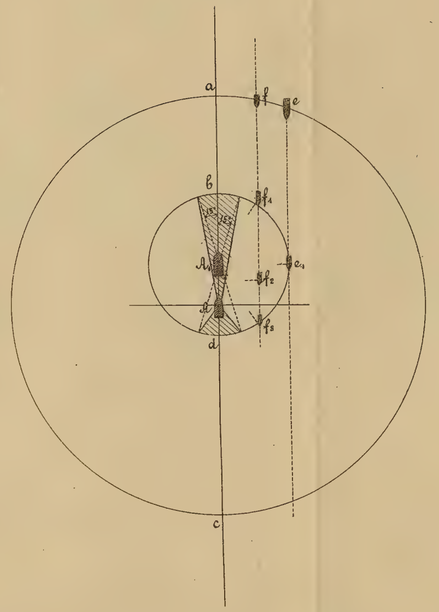


Военно-Морская Академия В.М.Ф.
АКАДЕМИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА
имени тов. Ворошилова

№47.

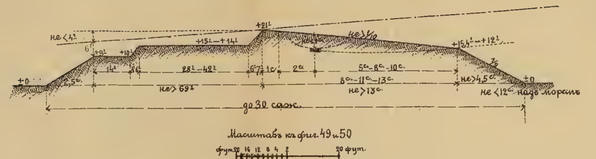


№48.



№49.

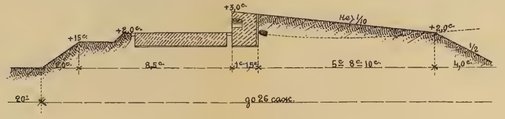
Общая профиль береговой пушечной батареи.

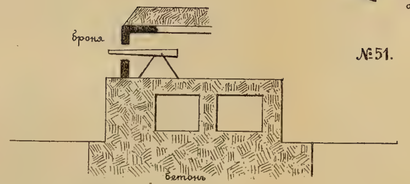


Масштабъ къ фиг. 49 и 50

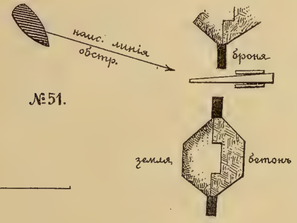
№50.

Общая профиль береговой пушечной батареи съ бетонными частями.

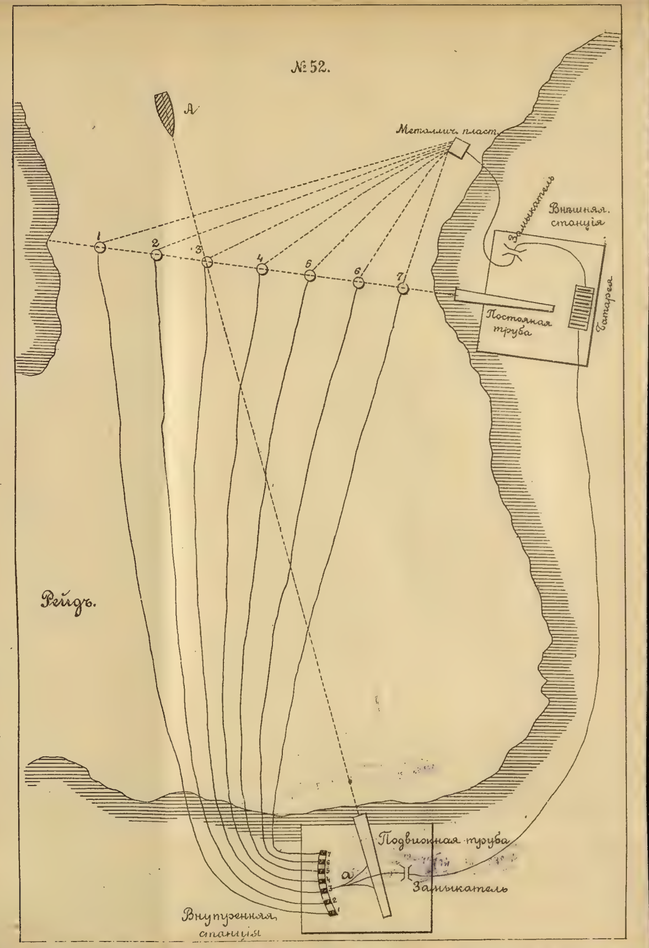




№51.

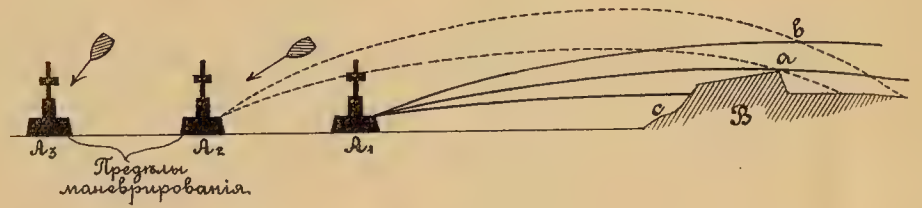


№52.

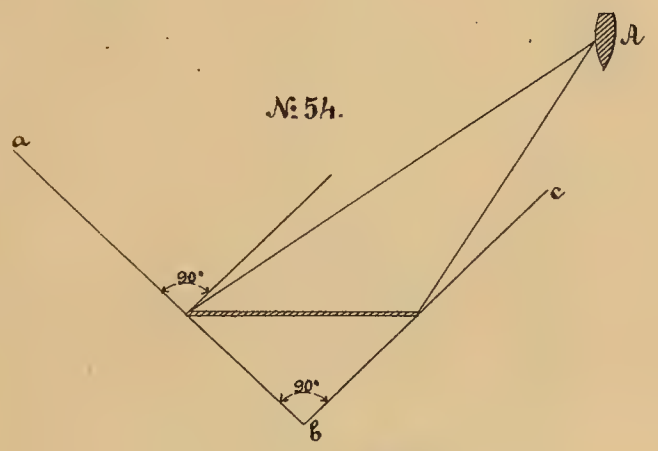


Школи тов. Ворошилова

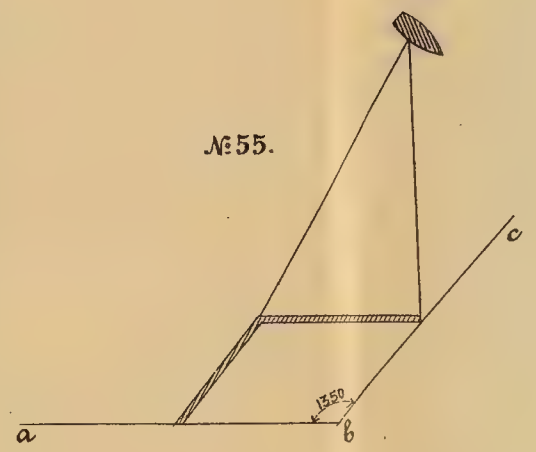
№ 53.



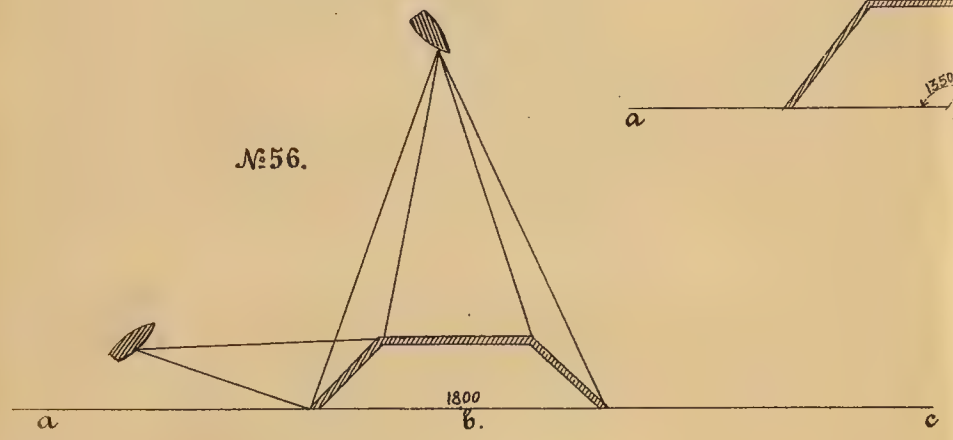
№ 54.



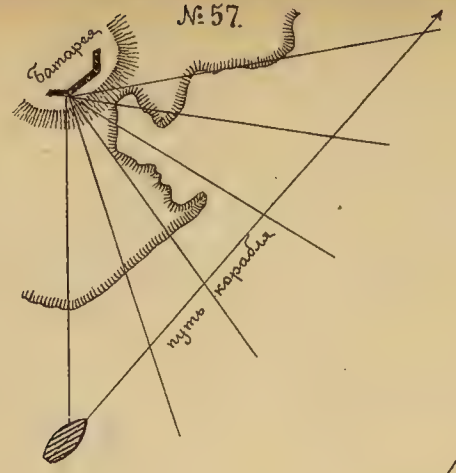
№ 55.



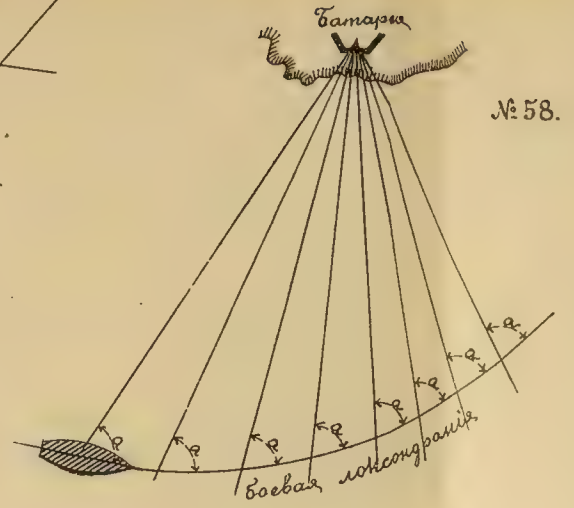
№ 56.



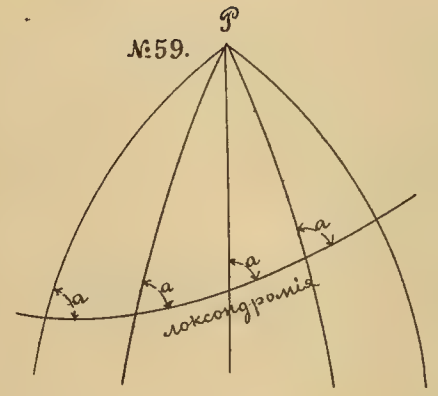
№ 57.



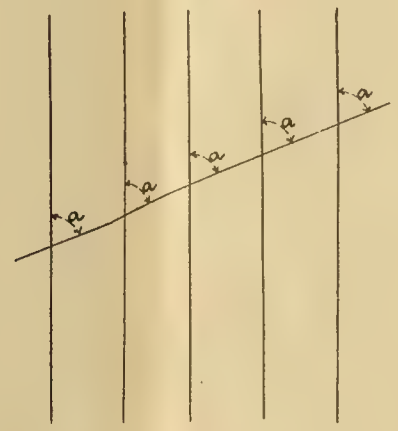
№ 58.



№ 59.



№ 60.



№ 61.

№ 62.

БИБЛИОТЕКА
ИМЕНИ ТОВ. ВОРОШИЛОВА

Литогр. Д. Рудневъ. Новый пер. д. 5. СПБ.

27883